

Studie zur Nutzung der Mikromobilität in St.Gallen



Universität St.Gallen

Institut für Mobilität

Universität St.Gallen, Institut für Mobilität
Bahnhofstrasse 8, 9000 St.Gallen
www.imo.unisg.ch

Studie zur Nutzung der Mikromobilität in St.Gallen

1 Projekthintergrund

- 2 Quantitativer Teil: Survey zur Nutzung der Mikromobilität
- 3 Qualitativer Teil: Fokusgruppen zur Nutzung der Mikromobilität
- 4 Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen

Projekthintergrund

Projektziele, Untersuchungsgegenstand, Datenerhebung und Projektzeitraum



Projektziele:

Nutzungsverhalten im Bereich der Mikromobilität in St.Gallen erfassen; **Treiber und Barrieren** für die Nutzung der Mikromobilität identifizieren



Definition:

Im Fokus stehen die Modi **Fahrrad, E-Bike, E-Scooter, Cargo-Bike** und **E-Moped** in den Besitzmodellen Eigentum, Sharing und Subscription



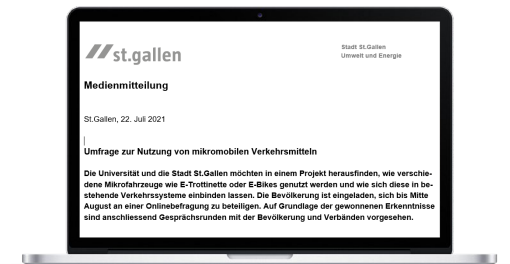
Datenerhebung:

Survey in St.Gallen und **Fokusgruppen** mit relevanten Stakeholdern



Zeitraum:

Mai 2021 bis **Mai 2022**



Studie zur Nutzung der Mikromobilität in St.Gallen

1 Projekthintergrund

2 Quantitativer Teil: Survey zur Nutzung der Mikromobilität

3 Qualitativer Teil: Fokusgruppen zur Nutzung der Mikromobilität

4 Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen

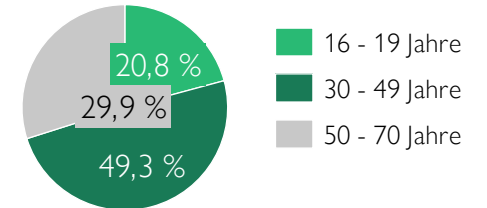
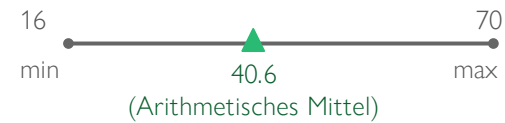
Zusammensetzung des Sample in St.Gallen

Welche Eigenschaften weisen die Personen auf, die an der Survey teilgenommen haben?

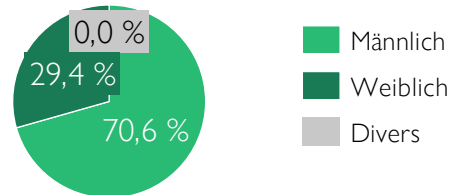
Grösse des Sample

n = 221

Altersverteilung



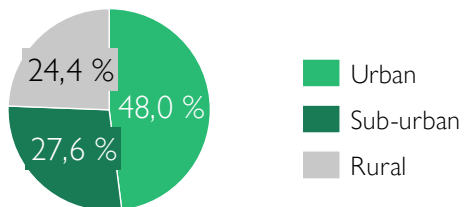
Geschlecht (%)



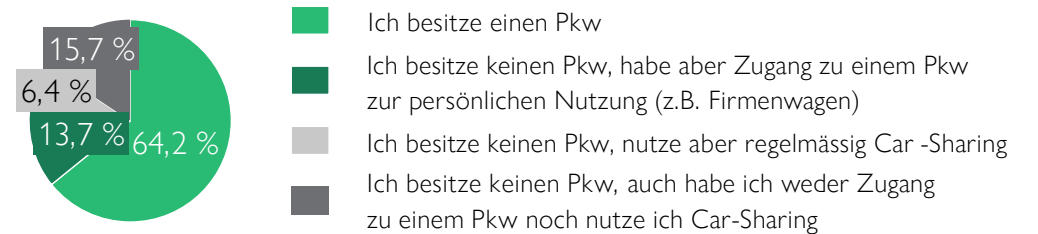
Beschäftigung (%)



Wohngegend (%)



Fahrzeugbesitz (%)



(1) Die Online-Befragung fand im Juli/August 2021 statt. Angeschrieben und zur Teilnahme eingeladen wurden u.a. alle Quartiersvereine der Stadt St.Gallen

Zusammensetzung des Sample in St.Gallen

Welche Eigenschaften weisen die Personen auf, die an der Survey teilgenommen haben?

Arbeitsweg

Distanz von der Wohnung zur Arbeitsstelle

Distanz (in km)
(Mittelwert) **12.1**

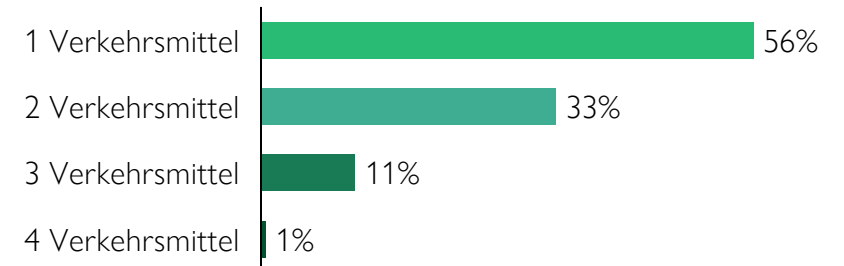
Anzahl der Fahrten zur Arbeit und zurück pro Woche (ein Weg zur Arbeit und zurück zählt als eine Fahrt)

Anzahl Fahrten
(pro Woche) **5.1** Median **5**

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie für den Arbeitsweg?^A



Anzahl der auf dem Arbeitsweg genutzten Verkehrsmittel



(A) Befragte konnten mehrere Antworten auswählen, Summe der Prozentwerte daher > 100. Die Optionen Taxi/Ride-Hailing, Car-Sharing und Ride-Pooling wurden auch abgefragt. Die Optionen werden hier aber nicht gesondert aufgeführt, da nicht genutzt

(1) Relative Häufigkeiten beziehen sich auf das gesamte Stadt-Sample (n = 221)

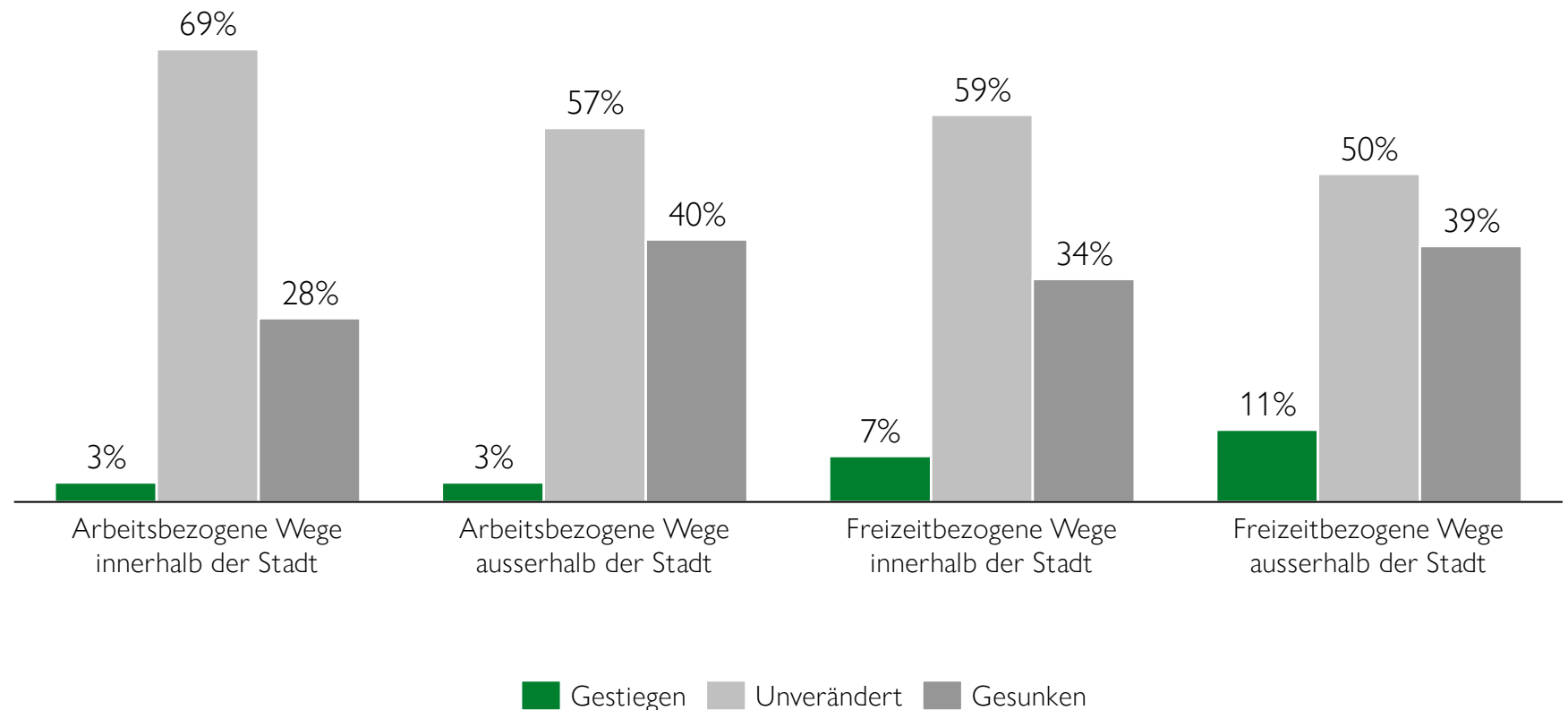
Mobilitätsverhalten in der Pandemie

Wie hat sich die Pandemie auf das Mobilitätsverhalten der St.GallerInnen ausgewirkt?



Wichtige Erkenntnis

Das **Mobilitätswolumen** der befragten St.GallerInnen hat während der Pandemie erwartungsgemäss **abgenommen**. Das gilt insbesondere für **arbeits- und freizeitbezogene Wege** ausserhalb der Stadt (z.B. Geschäfts-/Urlaubsreisen)



(1) Relative Häufigkeiten beziehen sich auf das gesamte Sample (n = 221)

(2) Survey-Frage: «Wenn Sie die Anzahl an Fahrten und Reisen, die Sie heute tätigen, mit der Anzahl an Fahrten und Reisen vergleichen, die sie vor dem Ausbruch der SARS-CoV-2-Pandemie getätigt haben. Wie hat sich diese Anzahl in den folgenden Fällen verändert?»

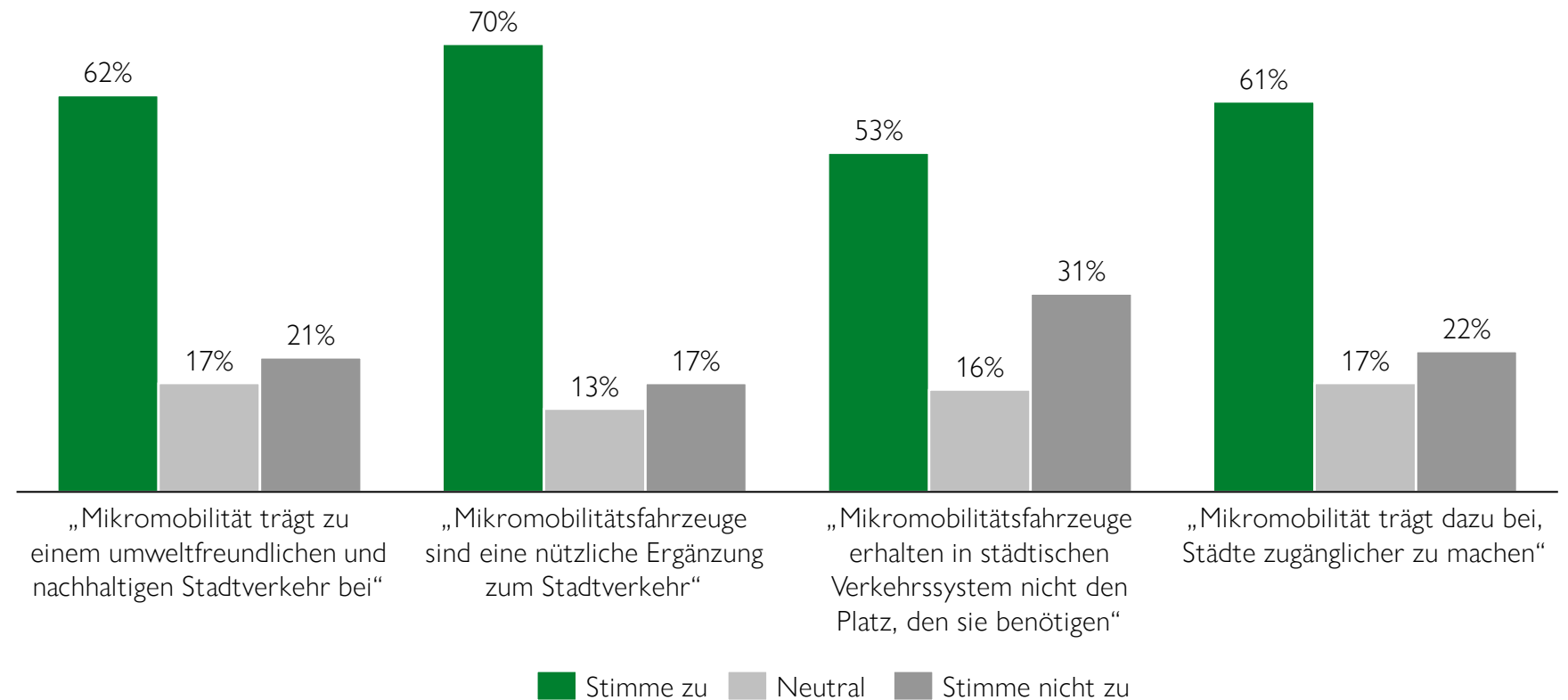
Einstellungen zur Mikromobilität

Wie blicken die befragten St.GallerInnen auf Mikromobilität und ihr Potential?



Wichtige Erkenntnis

Die befragten St.GallerInnen sehen **Mikromobilität** mehrheitlich **positiv**. Hohe Zustimmung besteht insbesondere bei der Aussage, dass diese eine **nützliche Ergänzung zum Stadtverkehr** darstelle



- (1) Survey-Frage lautete: „Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?“
- (2) Verbalisierte Antwortskala bestand aus fünf Ausprägungen: von „Stimme sehr zu“ bis „Stimme überhaupt nicht zu“
- (3) Relative Häufigkeiten beziehen sich auf das gesamte Stadt-Sample (n = 221)



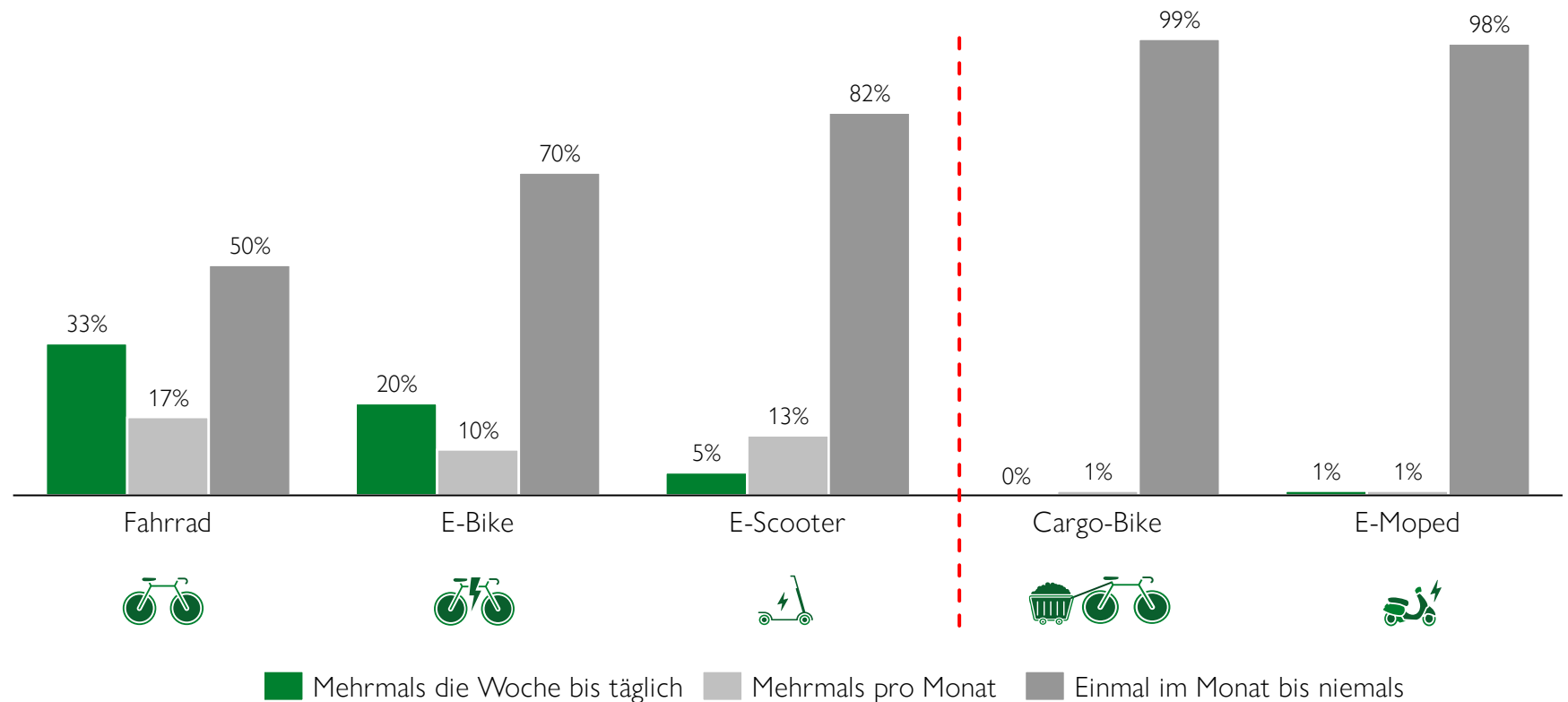
Häufigkeit der Nutzung in St.Gallen

Wie häufig nutzen die befragten St.GallerInnen die verschiedenen Arten der Mikromobilität?



Wichtige Erkenntnis

Die **städtische Bevölkerung** nutzt erwartungsgemäß am häufigsten das **klassische Fahrrad**. 33% der Befragten gaben an, es **mehrmals die Woche bis täglich** zu verwenden. Jeder Fünfte nutzt **mehrmals die Woche bis täglich** das **E-Bike**



- (1) Survey-Frage lautete: „Wie häufig nutzen Sie die hier abgebildeten Arten der Mikromobilität?“
- (2) Verbalisierte Antwortskala bestand aus fünf Ausprägungen: von „Täglich“ bis „Niemals“
- (3) Aufgrund der sehr geringen Nutzungshäufigkeit in SG werden Cargo-Bike und E-Moped auf den folgenden Slides nicht mehr aufgeführt

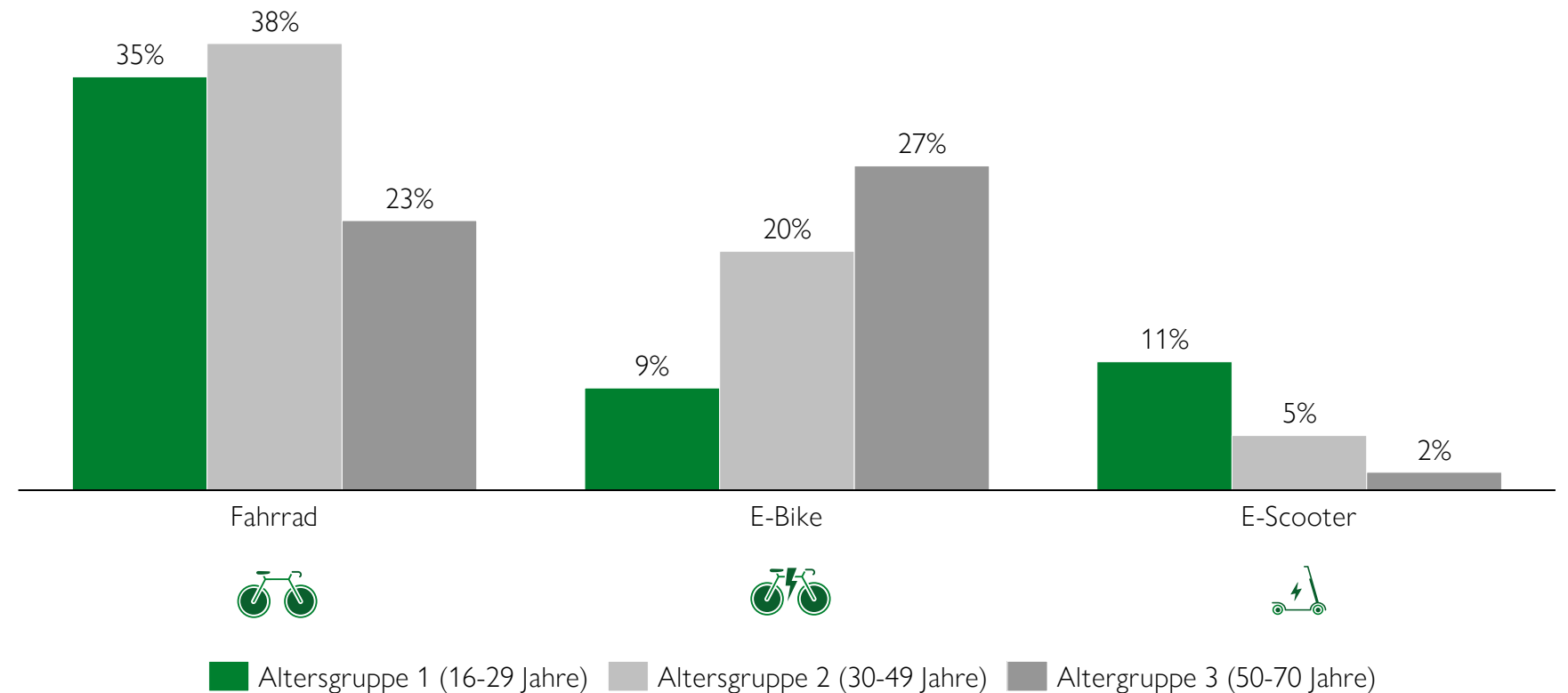
Häufigkeit der Nutzung in St.Gallen

Wie unterscheidet sich die Nutzungshäufigkeit in Abhängigkeit vom Alter?



Wichtige Erkenntnis

Das **klassische Fahrrad** wird in der jüngeren und mittleren **Altersgruppe** fast **gleich häufig genutzt**, mehr als jeder Dritte nutzt es mehrmals die Woche bis täglich; beim **E-Bike** steigt die **Nutzungshäufigkeit** mit dem **Alter**; beim **E-Scooter** hingegen **sinkt** sie mit dem **Alter**



(1) Survey-Frage lautete: „Wie häufig nutzen Sie die hier abgebildeten Arten der Mikromobilität?“

(2) Verbalisierte Antwortskala bestand aus fünf Ausprägungen, addiert und abgebildet wurden die Werte für die zwei Ausprägungen „Mehrmals die Woche“ bis „Täglich“

(3) Relative Häufigkeiten beziehen sich auf die jeweilige Altersgruppe

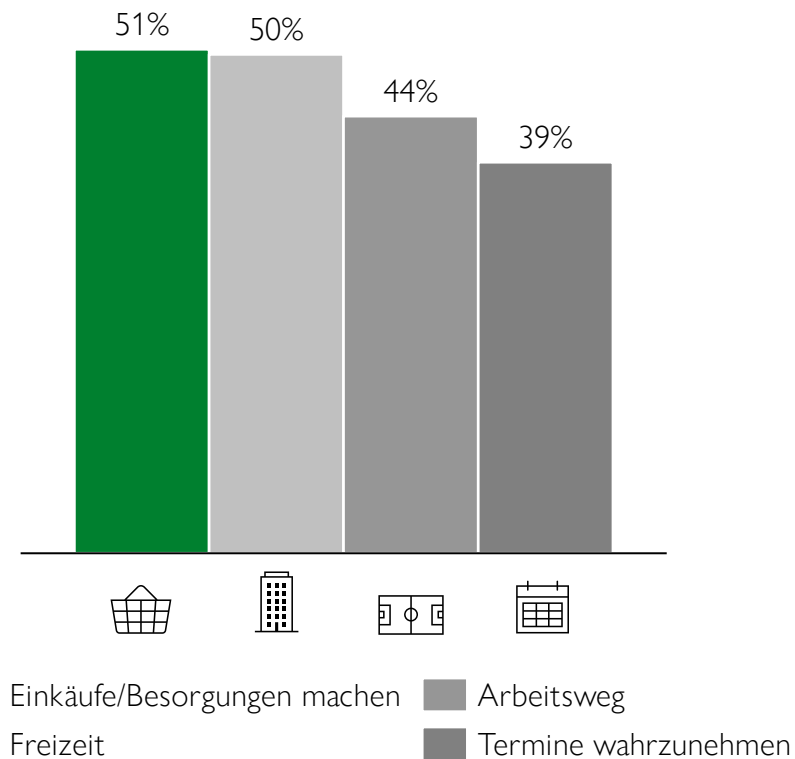
Zweck der Nutzung in St.Gallen

Für welche Wege nutzen die Befragten Mikromobilität?



Wichtige Erkenntnis

Die befragten St.GallerInnen nutzen die **verschiedenen Arten der Mikromobilität** vorwiegend in der **Freizeit** und um **Einkäufe** zu erledigen. Die Nutzung auf dem Arbeitsweg hinkt noch hinterher



- (1) Survey-Frage lautete: „Zu welchem Zweck nutzen Sie Mikromobilität? Das kann jede Art von Mikromobilitätsfahrzeug sein.“
- (2) Verbalisierte Antwortskala bestand aus fünf Ausprägungen, addiert und abgebildet wurden die Werte für die zwei Ausprägungen „Oft“ bis „Sehr oft“
- (3) Relative Häufigkeiten beziehen sich auf die NutzerInnen von Mikromobilität (n = 194)



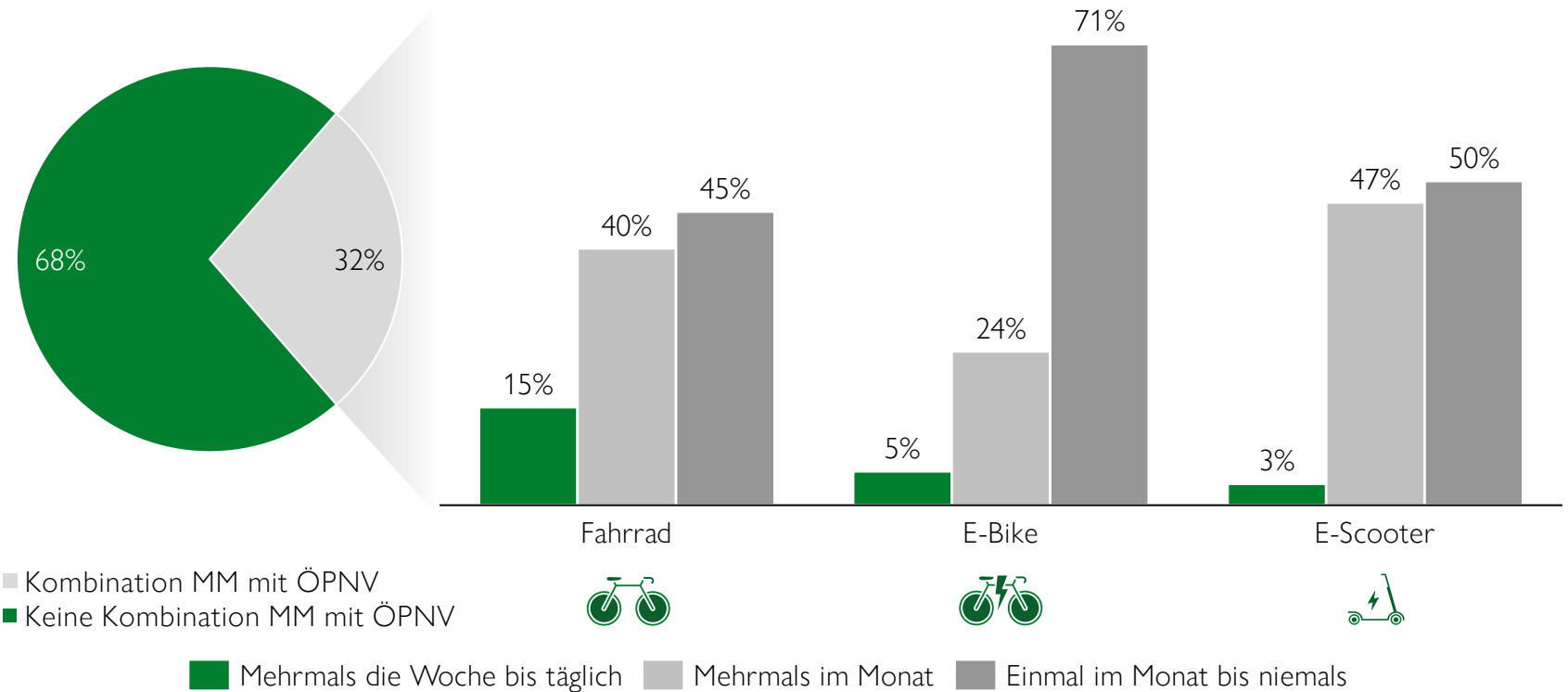
Kombination mit dem ÖPNV

Wie häufig kombinieren die NutzerInnen Mikromobilität mit dem ÖPNV?



Wichtige Erkenntnis

32% der Befragten gaben an, **Mikromobilität in Kombination** mit dem **ÖPNV** zu nutzen. **15%** der FahrradnutzerInnen geben an, dass sie das **Fahrrad mehrmals die Woche bis täglich** mit dem **ÖPNV kombinieren**



(1) Survey-Frage lautete: „Wie häufig nutzen Sie die hier abgebildeten Arten der Mikromobilität in Kombination mit dem Öffentlichen Personennahverkehr?“
 (2) Verbalisierte Antwortskala bestand aus fünf Ausprägungen: von „Täglich“ bis „Niemals“; addiert und abgebildet wurden Werte für Ausprägungen „Mehrmals die Woche“ bis „Täglich“
 (3) Relative Häufigkeit bezieht sich auf die Summe der NutzerInnen der jeweiligen Mikromobilitätsart

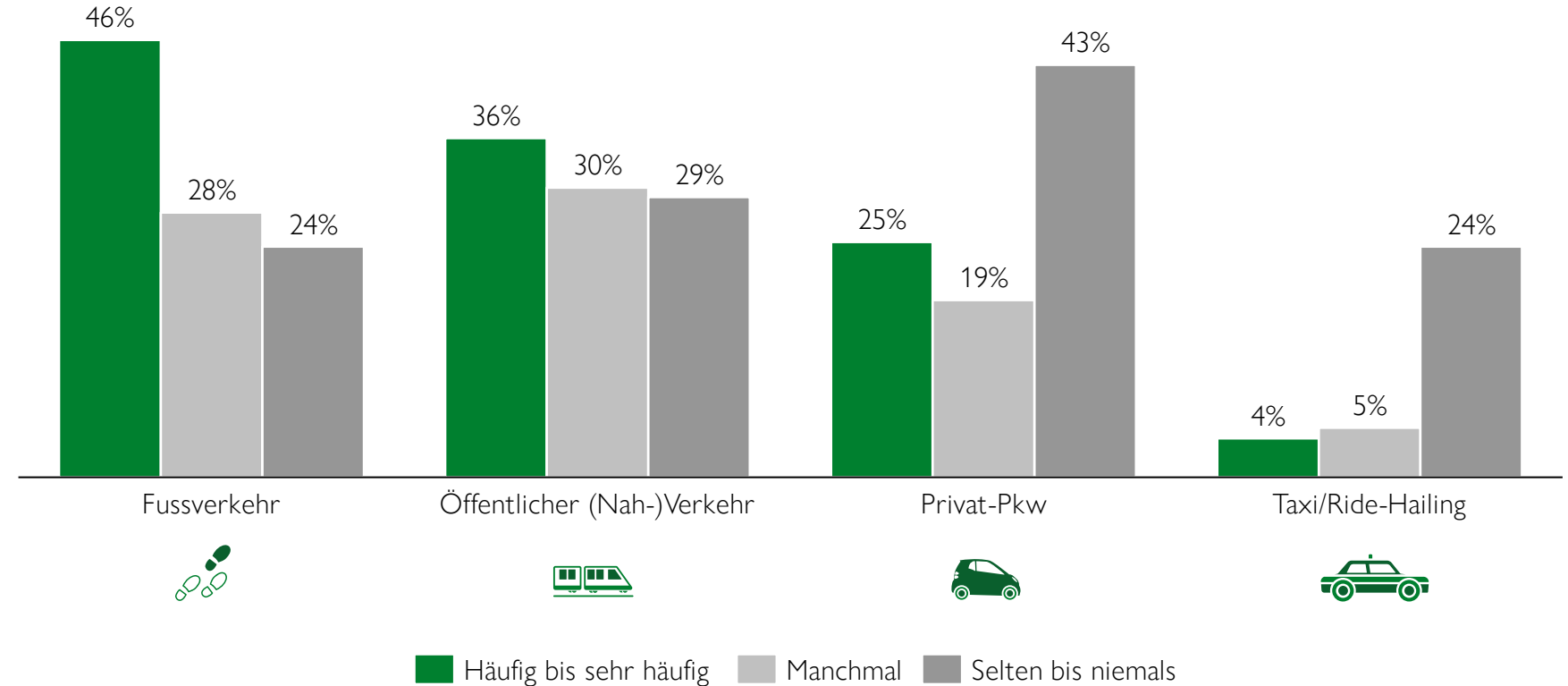
Substitution anderer Verkehrsträger

Wie häufig ersetzt Mikromobilität andere Fortbewegungsarten?



Wichtige Erkenntnis

46% der NutzerInnen gaben an, mit **Mikromobilität** häufig bis sehr häufig **Fusswege** zu **ersetzen**, gefolgt vom **Öffentlichen Verkehr** und Wegen mit dem **Privat-Pkw**



(1) Survey-Frage lautete: „Wie häufig ersetzen Sie mit Mikromobilität die hier abgebildeten Verkehrsträger?“

(2) Verbalisierte Antwortskala bestand aus fünf Ausprägungen: von „Häufig“ bis „Nie“

(3) Relative Häufigkeiten beziehen sich auf die aktiven NutzerInnen der Mikromobilität (n = 194)

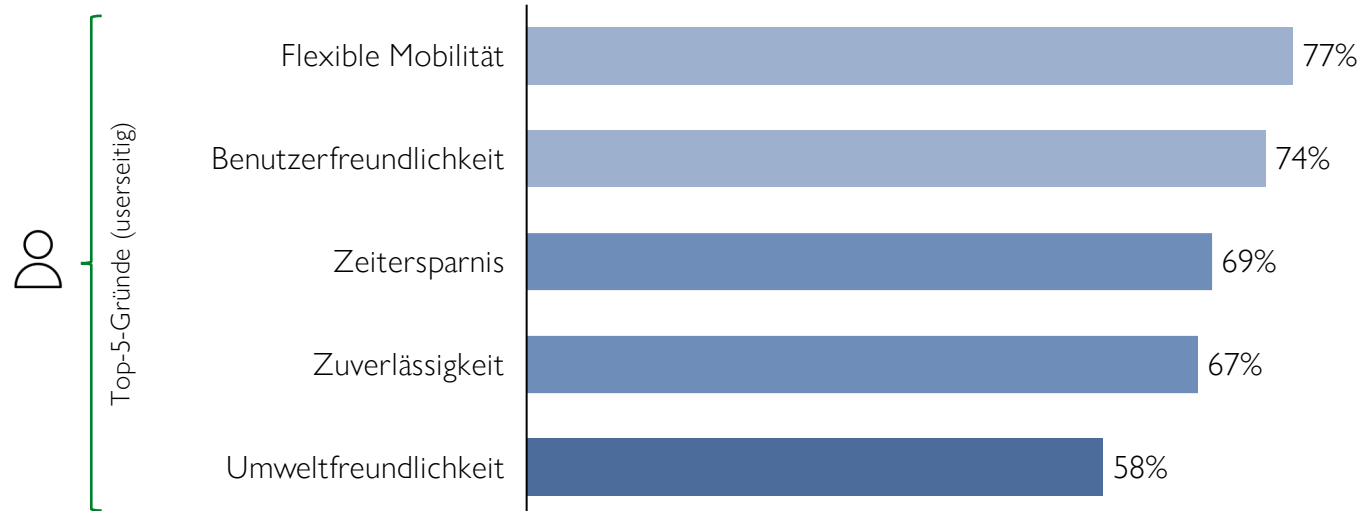
Gründe für die Nutzung von Mikromobilität

Weshalb nutzen die Befragten Mikromobilität anstelle anderer Verkehrsmittel?



Wichtige Erkenntnisse

Mehr als zwei Drittel der Befragten gaben an, dass **Flexibilität**, **Benutzerfreundlichkeit**, **Zeitersparnis** und **Zuverlässigkeit** für sie wichtige **Gründe** sind, weshalb sie sich im Alltag für Mikromobilität entscheiden



(1) Survey-Frage lautete: „Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Faktoren bei der Entscheidung für Mikromobilität anstelle anderer Verkehrsmittel?“

(2) Verbalisierte Antwortskala mit fünf Ausprägungen: von „Sehr wichtig“ bis „Nicht wichtig“; addiert und abgebildet wurden Werte für Ausprägungen „Sehr wichtig“ bis „Wichtig“

(3) Relative Häufigkeit bezieht sich auf das gesamte Sample (n = 221)



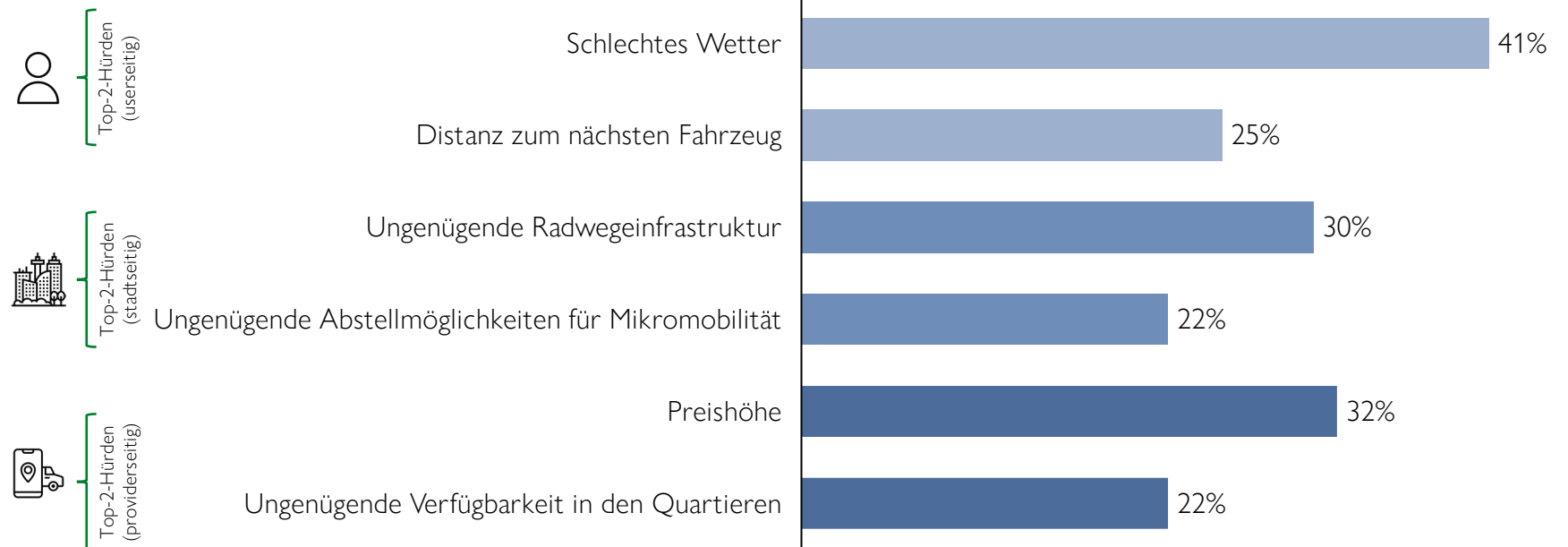
Hürden für eine häufigere Nutzung

Was hält die Befragten im Alltag von einer häufigeren Nutzung der Mikromobilität ab?



Wichtige Erkenntnis

Im Alltag **verhindern schlechtes Wetter**, eine **ungenügende Radwegeinfrastruktur** und die **Preishöhe** eine stärkere Nutzung der Mikromobilität



(1) Survey-Frage lautete: „Was hält Sie im Alltag davon ab, Mikromobilität häufiger zu nutzen?“

(2) Verbalisierte Antwortskala mit fünf Ausprägungen: von „Sehr häufig“ bis „Niemals“; addiert und abgebildet wurden Werte für Ausprägungen „Sehr häufig“ bis „Häufig“

(3) Relative Häufigkeit bezieht sich auf das gesamte Sample (n = 221)

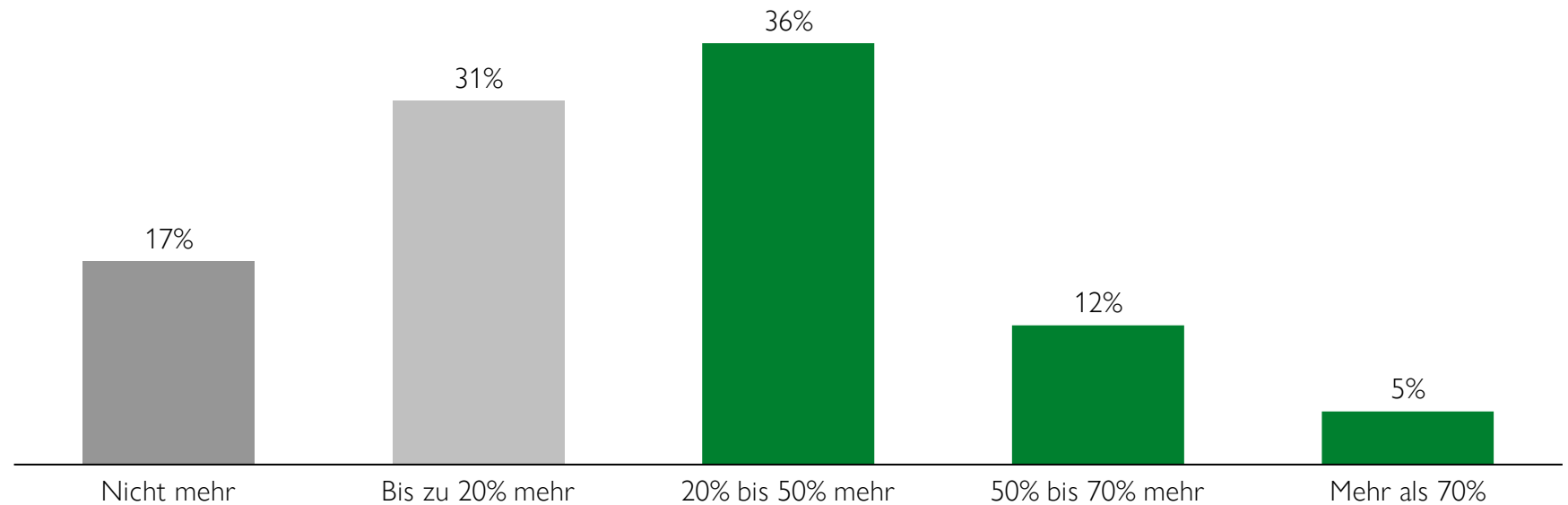
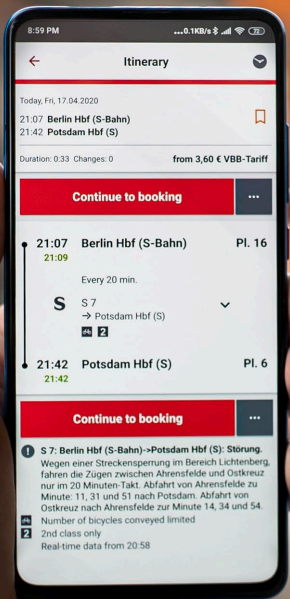
Zahlungsbereitschaft für Kombi-Tickets

Wie ausgeprägt ist das Interesse, für Kombinationsangebote mehr zu bezahlen?



Wichtige Erkenntnis

Jeder zweite Befragte zeigt **Interesse**, für ein **Kombinationsticket aus ÖV und Mikromobilität** mindestens 20 Prozent mehr zu bezahlen



(1) Survey-Szenario lautete: "Stellen Sie sich folgendes Szenario vor: Ein Einzelticket für den ÖPNV (CHF 2,50,-) bietet die Option einer 10-minütigen Anschlussfahrt mit einem Mikromobilitätsfahrzeug. Was denken Sie: Was wäre der durchschnittliche Nutzer bereit, zusätzlich dafür zu bezahlen?"

(2) Verbalisierte Antwortskala bestand aus fünf Ausprägungen: von „Nicht mehr“ bis „Mehr als 70%“

(3) Relative Häufigkeiten beziehen sich auf das gesamte Sample (n = 221)



Erkenntnisse aus der Survey



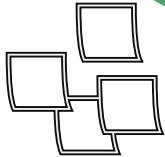
Einstellungen zur Mikromobilität



Nutzungsverhalten („Ist-Zustand“)



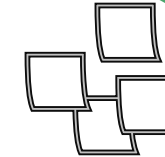
Treiber und Hürden einer stärkeren Nutzung



- **Positive Einstellung:** Die befragten St.GallerInnen sehen Mikromobilität mehrheitlich positiv. So sind 70% der Meinung, dass die in der Studie untersuchten Arten der Mikromobilität eine sinnvolle Ergänzung zum Stadtverkehr darstellen
- **Umweltfreundlichkeit und Zugänglichkeit:** Die Mehrheit der Befragten ist zudem der Meinung, dass Mikromobilität zu einem umweltfreundlichen Stadtverkehr beiträgt und Städte insgesamt zugänglicher macht
- **Flächenverteilung:** Mehr als jeder zweite Befragte ist der Meinung, dass Mikromobilität im urbanen Verkehrssystem mehr Raum erhalten sollte



- **Fahrradnutzung überwiegt:** Im Alltag nutzen die Befragten am häufigsten das klassische Fahrrad; die E-Bike-Nutzung ist im Vergleich zur übrigen Schweiz überdurchschnittlich hoch (20% vs. 13%), Cargo-Bikes und E-Mopeds spielen bisher kaum eine Rolle
- **Altersunterschiede beobachtbar:** Einbezug des Lebensalters zeigt, dass das Fahrrad vorwiegend in Altersgruppen von 16 - 29 bzw. 30 - 49 genutzt wird, das E-Bike wird am stärksten in der Altersgruppe von 50 - 70 genutzt, der E-Scooter im Alter von 16 - 29
- **Nutzungszweck/Kombination mit ÖV:** Die Befragten nutzen Mikromobilität vor allem in der Freizeit und um Besorgungen zu machen, gefolgt vom Arbeitsweg. 32% kombinieren sie dabei mit dem ÖV



- **Treiber:** Wichtigste Gründe für die Nutzung von Mikromobilität (anstelle anderer Verkehrsträger) sind die Flexibilität, Benutzerfreundlichkeit, Zeitersparnis, Zuverlässigkeit und Umweltfreundlichkeit
- **Hürden:** Haupthürden für eine stärkere Nutzung der Mikromobilität sind schlechte Wetterverhältnisse, ungenügende Radwegeinfrastruktur und Preishöhe
- **Zahlungsbereitschaften:** Die befragten St.GallerInnen zeigen Interesse an Kombi-Tickets aus klassischem ÖPNV und Mikromobilität

Studie zur Nutzung der Mikromobilität in St.Gallen

- 1 Projekthintergrund
- 2 Quantitativer Teil: Survey zur Nutzung der Mikromobilität

- 3 Qualitativer Teil: Fokusgruppen zur Nutzung der Mikromobilität

- 4 Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen

Fokusgruppen zur Mikromobilität

Wie blicken die verschiedenen Stakeholder auf die Mikromobilität und ihr Potential?



Fokusgruppe I

„Bevölkerung“

Zusammensetzung: BürgerInnen aus verschiedenen Stadtquartieren St.Gallens (#8 Personen)



Nutzungsverhalten



Positive Aspekte/Treiber



Negative Aspekte/Hürden



Handlungsfelder



Fokusgruppe II

„Verbände und Gewerbe“

Zusammensetzung: Sozial- und Verkehrsverbände, Wirtschaft & Gewerbe (#6 Personen)



Fokusgruppe III

„Öffentliche Verwaltung und Unternehmen“

Zusammensetzung: Dienststelle Umwelt und Energie, Tiefbauamt SG, Dienststelle Gesellschaftsfragen, Stadtpolizei SG, Regio Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee (#7 Personen)

(1) Die Fokusgruppen wurden im Mai 2022 in physischer Form am Institut für die Mobilität der Universität St.Gallen (IMO-HSG) durchgeführt (Dauer je Fokusgruppe: 90min)



Ergebnisse der Fokusgruppe I: „Bevölkerung“



Nutzungsverhalten und Trends („Status Quo“)

- **Offenheit:** BürgerInnen befürworten, dass Stadt neue Verkehrsträger (z.B. ESS) testet. Noch mehr Mut und Geschwindigkeit in der Adaption neuer Mobilitätsangebote erwünscht
- **Provider:** Hohe Zustimmung, dass Stadt „nur“ einem Provider die Genehmigung zum Betrieb des jeweiligen Sharing Systems (ESS und EBS) erteilt
- **Radnetz:** Anerkennung und Zustimmung, dass Stadt viel für Radwegeinfrastruktur plant/umsetzt. Aber: Handlungsbedarf bleibe hoch. Bürgerinnen empfinden Stadt als „Autostadt“ und wenig „fahrradfreundlich“
- **Abstellverhalten:** Habe sich bei ESS gebessert, bei EBS sei es aufgrund der Grösse schlechter, wird aber insgesamt nicht als stark störend empfunden
- **Alter:** Ältere Bevölkerungsgruppen nutzen Shared Systems im Alltag selten bis überhaupt nicht



Positive Aspekte und Treiber („Why?“)

- **Erreichbarkeit:** Vor allem durch E-Bikes habe sich Erreichbarkeit hangliegender Quartiere verbessert
- **Verbindung:** MM vereinfache Direktverbindung zwischen Quartieren (z.B. Riethüsli und St. Georgen); mit klassischem ÖV oft ein Umstieg im Zentrum notwendig
- **Nutzungszweck:** ESS wird auch genutzt, um Transport von Einkäufen zu erleichtern; Lastenräder spielen bisher kaum eine Rolle, da diesbezüglich bestehende Angebote zu unbekannt/wenig attraktiv
- **Zeitersparnis:** Für BürgerInnen ein weiterer Grund, Shared Services (ESS, EBS) zu nutzen, z.B. um ÖV zu erreichen
- **Sicherheitsgefühl:** Frauen nutzen E-Scooter auch gerne in Tagesrandzeiten (teilweise bevorzugt gegenüber dem Taxi)



Negative Aspekte und Hürden („Why not?“)

- **Radnetz:** BürgerInnen sehen unzureichende und lückenhafte Radinfrastruktur als Haupthürde für häufigere Nutzung der Mikromobilität
- **Signalisation:** Signalisation und Wegeführung an Kreuzungen als unzureichend empfunden, oftmals Verweis auf Winterthur (sog. „Roteinfärbung“)
- **Verkehrssicherheit:** Verkehrssicherheit für MM-Nutzer sei gering, da vielfach zu wenig Distanz zu anderen Verkehrsmitteln bestehe
- **Verfügbarkeit:** Bei ESS habe die Verfügbarkeit zuletzt nachgelassen (BürgerInnen vermuten als Folge höherer Akzeptanz in der Bevölkerung)
- **Topographie:** Anspruchsvolle Topographie und Wetter (v.a. Nässe) werden als weitere Hürden für stärkere Nutzung beschrieben



Zitate der Fokusgruppe I: „Bevölkerung“



Nutzungsverhalten und Trends („Status Quo“)

- **Offenheit:** „Ich finde es [St. Gallen] von den Distanzen her prädestiniert für Mikromobilität. (...). Ich habe mich gefreut, als die TIER plötzlich dagestanden sind. Ich finde es echt toll, dass sie [die Stadtverwaltung] etwas ausprobieren.“
- **Radinfrastruktur:** „Die letzten zwanzig Jahre hat die Stadt St. Gallen sehr viel für Velowege gemacht. Natürlich ist es noch immer suboptimal.“
- **Pkw-Verkehr:** „Also ich finde, dass St. Gallen noch immer eine Autostadt ist.“
- **Abstellverhalten:** „Also die E-Scooter gehen noch, aber die Velos sind furchtbar.“
- **Cargo-Bike:** „Also wenn ich Lasten habe, dann nehme ich das Auto. (...) Das habe ich mir noch gar nicht überlegt, dass es ein Lastenvelo gibt.“



Positive Aspekte und Treiber („Why?“)

- **Erreichbarkeit:** „Sobald man in die Hügel hinaufgeht, [...] ist es anstrengend. Die City-Bikes, die E-Bikes haben es verbessert.“
- **Substitution:** „Ich habe deswegen kein Auto, weil ich die TIER zur Verfügung habe.“
- **Nutzungszweck:** „Aber wenn es mir beim Einkaufen das Schleppen schwerer Sachen erleichtert, nehme ich gerne ein TIER. (...) Ich finde nicht, dass es den Verkehr erweitert, sondern es entlastet ihn.“
- **Sicherheitsgefühl:** „Wenn ich als Frau alleine unterwegs bin, gibt es mir eine gewisse Sicherheit, mit dem E-Scooter heimzufahren (...). Und ich fühle mich auf dem E-Scooter sogar sicherer als mit dem Taxi. Und es ist auch viel günstiger.“



Negative Aspekte und Hürden („Why not?“)

- **Radnetz/Verkehrsfluss:** „Sobald man in die Stadt hineinkommt, wird man [als Velofahrer] eigentlich nur ausgebremst. Von Ampel zu Ampel. Man kommt nicht so richtig voran. Man steht mehr, als das man fährt.“
- **Verkehrsaufkommen I:** „Solange der Verkehr so stark ist, schreckt es ab, mit dem Velo durchzufahren“
- **Verkehrsaufkommen II:** „Also ich würde mich das [mit dem Cargobike] in der Stadt nicht trauen. Mir wäre das zu voll und zu viel Verkehr.“
- **Anspruchsvolle Topographie:** „Also ich bin sehr viel mit dem Velo unterwegs gewesen, bevor wir nach St. Gallen gezogen sind.“
- **Verfügbarkeit ESS:** „Nein, das [ESS] hat (...) nachgelassen. Am Anfang hatte es vielmehr jetzt muss ich die fünf Minuten wieder anders reinholen.“



Ergebnisse der Fokusgruppe II: „Verbände und Gewerbe“



Nutzungsverhalten und Trends („Status Quo“)

- **Offenheit:** Verbände und Gewerbe befürworten, dass die Stadt St.Gallen neue Verkehrsträger testet/beprobt
- **Verkehrszuwachs:** Verkehrsaufkommen sei eine Herausforderung und bedinge es, dass nach Lösungen gesucht wird, wie Verkehr künftig verteilt wird und welche Verkehrsart wohin Zugang bekommt
- **Verkehrssicherheit:** Eng damit verbunden sei die Frage der Verkehrssicherheit bei immer mehr und vor allem unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern auf begrenzter Fläche
- **Orts- und Wegekenntnis:** NutzerInnen von Mikromobilität suchten bei Fahrten ihre „eigenen“ Routen, um stark MIV-ausgelastete Straßen zu vermeiden



Positive Aspekte und Treiber („Why?“)

- **Mobilität benachteiligter Gruppen:** (Sozial-)verbände sehen in Mikromobilität auch Potential, die Mobilität benachteiligter Bevölkerungsgruppen zu fördern
- **Erreichbarkeit:** Insbesondere die elektrisch angetriebene Mikromobilität fördere die Erreichbarkeit bestimmter Stadtquartiere
- **Warentransport:** Potential für die Feinverteilung von Waren aus Logistik-Hubs in die Innenstadt vorhanden, um so Lkw-Verkehr in der Innenstadt weiter zu reduzieren
- **Zugang zum ÖV:** Nutzung von ESS und EBS vereinfache Zugang zum ÖV. Damit verbunden sei auch die Frage, wie Buslinien künftig ausgestaltet werden (in Bezug auf Reichweite, Taktung)



Negative Aspekte und Hürden („Why not?“)

- **Umsatzrückgang:** Gewerbe artikuliert Sorge, dass ausschließliche Mikromobilitätstrassen/Vorzugsrouten den Zugang zu Geschäften erschweren (Umsatzeinbussen befürchtet)
- **Abstelldisziplin:** Gewerbe verweist auf schlechte Abstelldisziplin bei ESS und (vor allem) EBS. Beides erschwere den Zugang zu Bürogebäuden und z.B. Arztpraxen. Verbände sehen darin Gehbehinderung für Menschen mit Beeinträchtigung
- **Unfallrisiko:** (Sozial-)Verbände mit Sorge, dass (zu) hohe Geschwindigkeiten bei E-Bikes zu mehr und schweren Unfällen (mit älteren Menschen) führen
- **Gefährlichkeit:** Signalisation an Kreuzungen wird als unzureichend empfunden
- **Digitale Affinität:** Verwendung von Apps für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen zu grosse Hürde



Zitate der Fokusgruppe II: „Verbände und Gewerbe“



Nutzungsverhalten und Trends („Status Quo“)

- **Offenheit:** „Was ich positiv sehe, ist, dass die Stadt ausprobiert, offen ist, ein vielfältiges Angebot hat.“
- **Verkehrssicherheit:** „Sicherheit ist ein Thema – es wird komplexer, wenn immer mehr Verkehrsteilnehmer oder mobile Einheiten unterwegs sind.“
- **Verkehrsaufkommen:** „Aber dass der ganze Verkehr unsere Stadt von allen Seiten so durchfährt, ist irgendwann vom Baulichen und der Zugänglichkeit her fast nicht mehr zu machen.“
- **Alter:** „Es ist jetzt in der Diskussion mit Seniorinnen und Senioren nicht so gewesen, dass man gesagt hätte, so ein ‚Seich‘. Sie nutzen es [Shared Services] selbst kaum. Vielleicht noch das eigene E-Bike.“



Positive Aspekte und Treiber („Why?“)

- **Erreichbarkeit:** „Die Topographie von St. Gallen bietet die E-Mobilität schon an. Also ich fahre auch E-Bike und muss sagen: Ich genieße es, dass ich St. Georgen mit einem Velo anfahren kann, ohne total verschwitzt anzukommen.“
- **Technische Reglementierung:** „Es ist ja möglich, dass Zonen definiert werden, in denen nicht gefahren werden darf. Wo es viele Leute mit Einschränkungen oder Seniorinnen und Senioren hat. (...) Da braucht es nicht immer die Polizei, sondern da ist schon über die Steuerung eine gewisse Kontrolle da.“
- **Modal Split:** „Dort sind durchaus gerechtfertigte Fragen im Raum: Ja, ist denn der ÖV, also der Bus, das Mittel für die Zukunft mit diesen Fahrplänen? Immer noch mehr Buslinien oder einen noch engeren Loop.“



Negative Aspekte und Hürden („Why not?“)

- **Zugang zu Geschäften:** „Aber ansonsten finde ich es kritisch aus Sicht der einkaufenden Kundinnen und Kunden. (...) Ich sehe die Option zur weiteren Reduktion der Parkplatzmöglichkeiten für den MIV nicht.“
- **Abstelldisziplin:** „Die Herausforderung für Gewerbetreibende und Liegenschaftsbesitzende [ist], dass die Abstelldisziplin noch immer etwas herausfordernd ist.“
- **Nutzung:** „Der Zugang ist relativ schwierig. (...) Es gäbe auch bei uns [Sozialverband] Mitglieder, die das [Shared Services] sehr gerne nutzen würden. Nur sind sie nicht so bewandert mit dem Herunterladen der Apps.“
- **Infrastruktur/Signalisation:** „Also die Stadt hat ja manchmal eigenartige Ideen: Ich komme jetzt mit dem ‚Unteren Graben‘: Der Velostreifen hört plötzlich auf (...). Es ist fast tödlich, dort die Strasse zu wechseln.“



Ergebnisse der Fokusgruppe III: „Öffentliche Verwaltung und Unternehmen“



Nutzungsverhalten und Trends („Status Quo“)

- **Radverkehr:** Hat auch in/für St. Gallen an Bedeutung gewonnen, manifestiert sich in Planung/Realisierung von Sofort-, Einzelmassnahmen, Schlüsselprojekten
- **Modal Split:** Hoher Autoanteil in St. Gallen, aber: St. Gallen mit anspruchsvoller Topographie profitiert von E-Bike-Boom und gewachsenem Angebot
- **Anzahl Shared E-Scooter:** Anzahl an 300 Shared E-Scootern (providerunabhängig) für ausreichend empfunden
- **Abstellverhalten:** Beschwerden zum Abstellverhalten hätten abgenommen (Gewöhnungseffekt als Ursache vermutet)
- **Cargobike:** Aktion „St. Pedalo“ für Gewerbe läuft zwar gut, weitere Angebote seien aber zu unbekannt. Insgesamt: Potential der Cargobikes für die städtische Mobilität werde noch nicht ausgeschöpft



Positive Aspekte und Treiber („Why?“)

- **Anzahl Provider:** Erfahrung mit Vergabe an einen Provider je Sharing-System positiv. SG sei nicht der Markt für drei bis vier Provider pro Typ
- **Akzeptanz steigt:** Allgemeine Beobachtung, dass ESS inzwischen auch für andere Zwecke (z.B. den Arbeitsweg) und von mittelalten Bevölkerungsgruppen genutzt wird
- **Attraktivitätssteigerung ÖV:** MM fördert den Zugang zu Angeboten des klassischen ÖV (z.B. Appenzeller Bahnen), da *first/last mile* überbrückbar wird, allerdings noch deutlich mehr Potential
- **Modal Shift:** Kommunale THG-Minderungsziele bedingten eigentlich eine noch stärkere Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel



Negative Aspekte und Hürden („Why not?“)

- **Infrastruktur und Topographie:** Hürden für stärkere Nutzung seien vor allem ungenügende Radinfrastruktur, anspruchsvolle Topographie sowie Wetter
- **Konkurrenz:** Kannibalisierung klassischer ÖV durch stärkere MM-Nutzung befürchtet, Substitution von Fußwegen durch MM befürchtet
- **Flächenkonkurrenz:** Nutzungskonflikte um ohnehin begrenzten Raum verschärften sich weiter
- **Gesetzestreue:** Einhaltung Verkehrsregeln durch MM-NutzerInnen oft unzureichend, NutzerInnen zeigten sich bei Regelverstößen oft wenig einsichtig
- **GPS-Genauigkeit:** GPS-Positionierung der Shared Services verbesserungswürdig (z.B. für Geofencing, zulässige Abstellzonen, Schutz von Fussgängern)



Zitate der Fokusgruppe III: „Öffentliche Verwaltung und Unternehmen“



Nutzungsverhalten und Trends („Status Quo“)

- **Radverkehr I:** „Das E-Bike ist im Moment das Vehikel, das boomt.“
- **Radverkehr II:** „Der E-Bike-Boom - da sind wir wahrscheinlich eine der Städte, die am stärksten profitieren. Also die Stadt ist neuerdings flach, nicht mehr hügelig.“
- **Anzahl Provider:** „Das ist ein ganz bewusster Entscheid gewesen, nur einen Anbieter zu haben. Das möchten wir auch beibehalten.“
- **Abstelldisziplin I:** „Das [häufige Klagen] ist am Anfang so gewesen, aber dann ist es abgeflacht.“
- **Abstelldisziplin II:** „Jain, man hat sich aber irgendwie daran [an schlecht abgestellte Shared E-Scooter und E-Bikes] gewöhnt.“



Positive Aspekte und Treiber („Why?“)

- **Akzeptanz:** „Ich denke, als die E-Scooter gekommen sind, war es am Anfang ein Spielgerät. (...). Jetzt hat es sich ein bisschen etabliert, von A nach B zu fahren.“
- **Offenheit:** „Unsere Aktion ‚Cargo-Bike für Gewerbetreibende‘ läuft gut (...). Da haben wir eigentlich immer mehr Leute, die das wollen als E-Cargo-Bikes zur Verfügung stehen.“
- **Infrastruktur:** „Jetzt entsteht dann langsam die Infrastruktur. Und das ist von mir aus gesehen eigentlich wirklich die sehr positive Entwicklung, nebst dem es auch noch einen riesigen E-Bike-Boom [gibt]. Da ist wirklich die Infrastruktur langsam am Entstehen. Die dann alle anderen Gefährte auch benutzen können.“

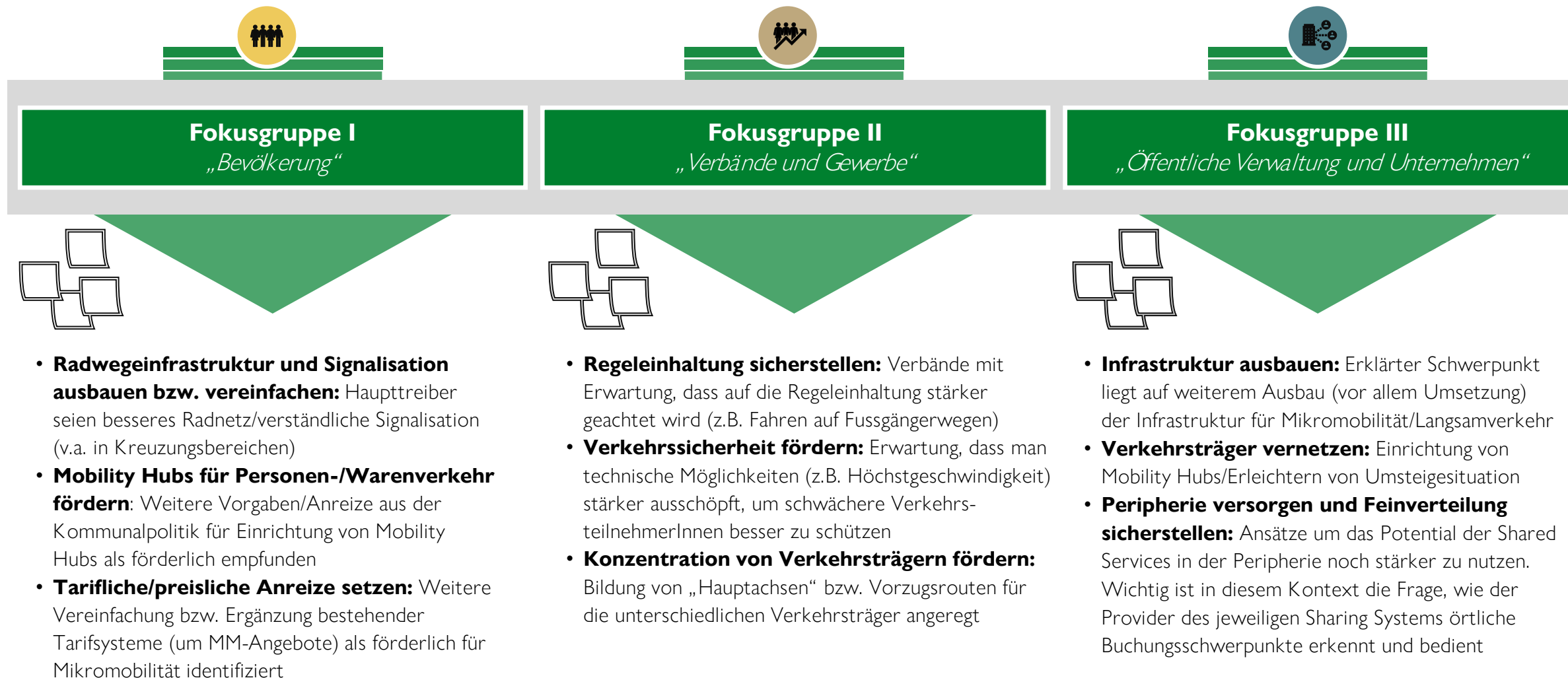


Negative Aspekte und Hürden („Why not?“)

- **Infrastruktur:** „Wir sind in einer gebauten Stadt, die sehr viele Nutzungsansprüche auf wenig Platz hat. Also wir haben auch andere Nutzungsansprüche, die da sind.“
- **Konkurrenz ÖV:** „Ich denke, es [Shared Systems] ist eine grosse Konkurrenz zum ÖV.“
- **Gesetzestreue:** „Also ein grosses Problem ist das Einhalten der Verkehrsregeln: Velofahrer nehmen sich öfter das Recht hinaus, jedes Rotlicht zu überschreiten. [Ironie:] Trottoir ist eine Zone für ihn [den Velofahrer] und nicht für den Fussgänger.“
- **Abstelldisziplin:** „Das Hauptding beim Sharing-System ist die öffentliche Ordnung. Das ist ein grosses Thema, das uns beschäftigt. Aber es wird sicher auch nur genutzt, wenn eine gute Infrastruktur vorhanden ist.“



Erkenntnisse aus den Fokusgruppen



Studie zur Nutzung der Mikromobilität in St.Gallen

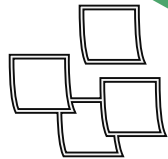
- 1 Projekthintergrund
 - 2 Quantitativer Teil: Survey zur Nutzung der Mikromobilität
 - 3 Qualitativer Teil: Fokusgruppen zur Nutzung der Mikromobilität
-
- 4 Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen
-



Erkenntnisse aus der Survey



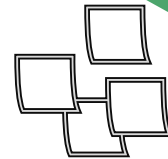
Einstellungen zur Mikromobilität



- **Positive Einstellung:** Die befragten St.GallerInnen sehen Mikromobilität mehrheitlich positiv. So sind 70% der Meinung, dass die in der Studie untersuchten Arten der Mikromobilität eine sinnvolle Ergänzung zum Stadtverkehr darstellen
- **Umweltfreundlichkeit und Zugänglichkeit:** Die Mehrheit der Befragten ist zudem der Meinung, dass Mikromobilität zu einem umweltfreundlichen Stadtverkehr beiträgt und Städte insgesamt zugänglicher macht
- **Flächenverteilung:** Mehr als jeder zweite Befragte ist der Meinung, dass Mikromobilität im urbanen Verkehrssystem mehr Raum erhalten sollte



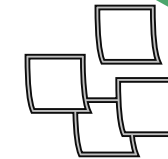
Nutzungsverhalten („Ist-Zustand“)



- **Fahrradnutzung überwiegt:** Im Alltag nutzen die Befragten am häufigsten das klassische Fahrrad; die E-Bike-Nutzung ist im Vergleich zur übrigen Schweiz überdurchschnittlich hoch (20% vs. 13%), Cargo-Bikes und E-Mopeds spielen bisher kaum eine Rolle
- **Altersunterschiede beobachtbar:** Einbezug des Lebensalters zeigt, dass das Fahrrad vorwiegend in Altersgruppen von 16 - 29 bzw. 30 - 49 genutzt wird, das E-Bike wird am stärksten in der Altersgruppe von 50 - 70 genutzt, der E-Scooter im Alter von 16 - 29
- **Nutzungszweck/Kombination mit ÖV:** Die Befragten nutzen Mikromobilität vor allem in der Freizeit und um Besorgungen zu machen, gefolgt vom Arbeitsweg. 32% kombinieren sie dabei mit dem ÖV



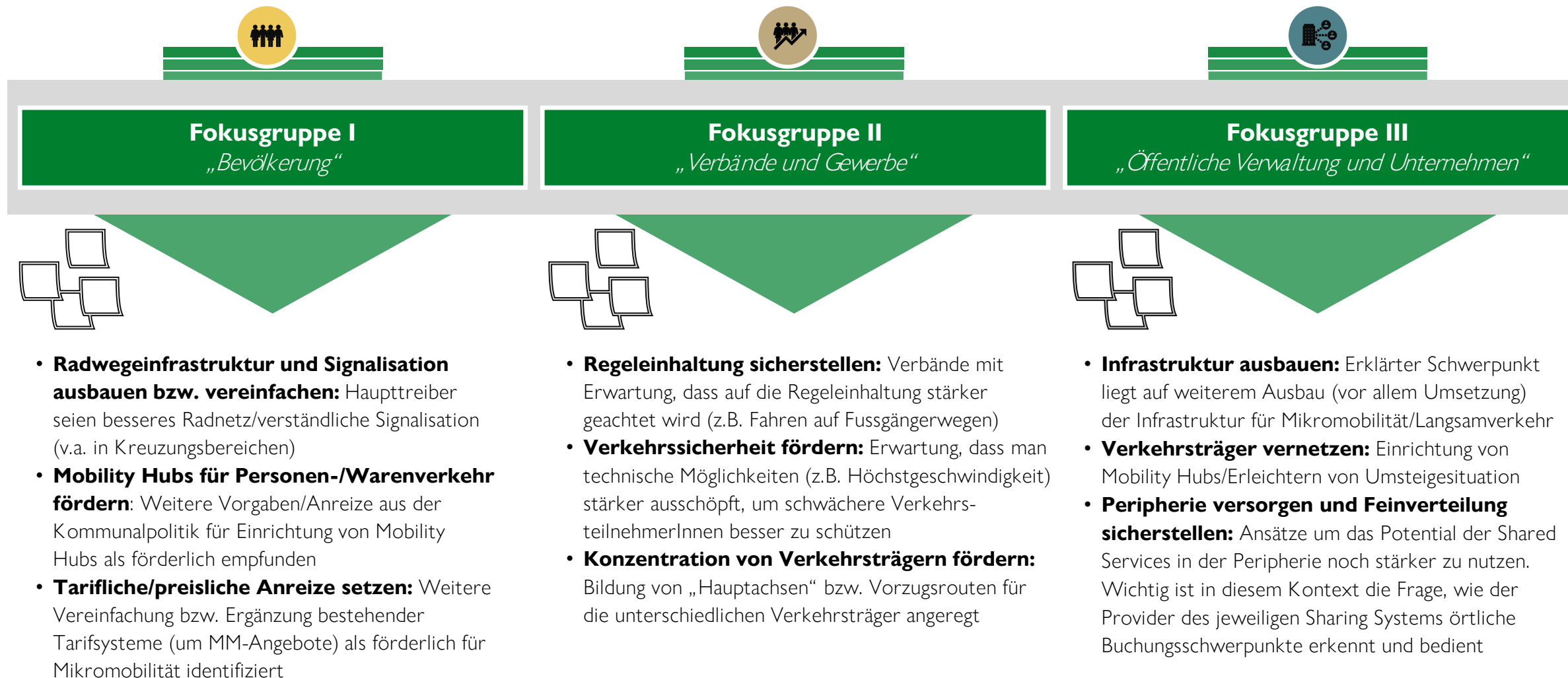
Treiber und Hürden einer stärkeren Nutzung



- **Treiber:** Wichtigste Gründe für die Nutzung von Mikromobilität (anstelle anderer Verkehrsträger) sind die Flexibilität, Benutzerfreundlichkeit, Zeitersparnis, Zuverlässigkeit und Umweltfreundlichkeit
- **Hürden:** Haupthürden für eine stärkere Nutzung der Mikromobilität sind schlechte Wetterverhältnisse, ungenügende Radwegeinfrastruktur und Preishöhe
- **Zahlungsbereitschaften:** Die befragten St.GallerInnen zeigen Interesse an Kombi-Tickets aus klassischem ÖPNV und Mikromobilität



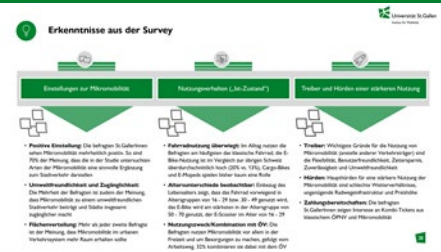
Erkenntnisse aus den Fokusgruppen





Erkenntnisse und abgeleitete Handlungsempfehlungen

Quantitativer Teil: Survey zur Nutzung der Mikromobilität



Qualitativer Teil: Fokusgruppen zur Nutzung der Mikromobilität



- (1) Handlungsempfehlung „Veloinfrastruktur“:** Sowohl Fokusgruppen als auch Survey bestätigen Wichtigkeit des weiteren Ausbaus der Veloinfrastruktur als wesentlicher Treiber einer stärkeren Nutzung der Mikromobilität. Den NutzerInnen sind dabei insbesondere eine eindeutige Signalisation (speziell in Kreuzungsbereichen) und durchgängige Velowege/Vorzugsrouten wichtig
- (2) Handlungsempfehlung „Verkehrsverlagerung“:** Fokusgruppen zeigen, dass (stärkere) Anreize (z.B. preislich, regulatorisch, infrastrukturell) zum Wechsel auf umweltfreundlichere Verkehrsträger führen können
- (3) Handlungsempfehlung „Mobility Hub“:** Bildung weiterer Mobility/Logistic Hubs wird empfohlen, um Umsteigesituationen (Personenverkehr) zu vereinfachen und Potentiale im Warenverkehr noch stärker zu nutzen
- (4) Handlungsempfehlung „Verkehrssicherheit“:** StudienteilnehmerInnen sehen Mikromobilität mehrheitlich positiv. Wichtig ist ihnen, dass weitere Förderung nicht zu Lasten von Menschen mit Beeinträchtigungen und Behinderungen geht. Empfehlung ist, dass technische Möglichkeiten (z.B. Geofencing) stärker ausgeschöpft und bestehende Regeln stärker als bisher kontrolliert werden
- (5) Handlungsempfehlung „Nutzung Modi“:** E-Bike-Nutzung ist in St.Gallen im Vergleich zur übrigen Schweiz überdurchschnittlich hoch, bei EBS wäre eine bessere Verteilung in Quartieren/entlang der Buchungsschwerpunkte empfehlenswert. Cargo-Bike spielt - abgesehen von Pilotprojekten der Stadt - bisher keine Rolle, bestehende Angebote sind zu unbekannt. Stärkere Kommunikation der bestehenden Angebote und weitere Anreize zu deren Nutzung empfehlenswert. Bei E-Scootern gilt es zu beobachten, ob weiterhin eine ausreichende Verfügbarkeit gegeben ist. NutzerInnen berichten, dass diese als Folge steigender Akzeptanz des Modus abnehme
- (6) Handlungsempfehlung „Ticket-Kombination“:** Sowohl Fokusgruppen als auch Survey zeigen Interesse der NutzerInnen an Ticketarten, die Angebote des klassischen ÖV und Mikromobilität intelligent kombinieren und damit z.B. auch die Mobilität der ersten und letzten Meile abdecken





Universität St.Gallen

Institut für Mobilität



Prof. Dr. Andreas Herrmann

Direktor IMO-HSG
+41 71 224 21 30
andreas.herrmann@unisg.ch



Dr. Philipp Scharfenberger

Vizedirektor IMO-HSG
+41 71 224 7686
philipp.scharfenberger@unisg.ch



Michael Hohenreuther

Researcher & PhD Candidate
+41 71 224 21 81
michael.hohenreuther@unisg.ch