

Nutzung und Barrieren von eCargo-Bikesharing in Basel

Ann-Kathrin Hess (ann-kathrin.hess@unibas.ch) & Iljana Schubert, (iljana.schubert@unibas.ch)

Fachbereich Nachhaltigkeitsforschung, Departement Gesellschaftswissenschaften, Universität Basel

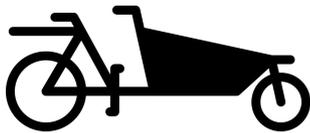
Veröffentlicht am 2. Oktober 2018.

Zitiervorschlag: Hess, A. & Schubert, I. 2018. *Nutzung und Barrieren von eCargo-Bikesharing in Basel*.

https://energieimalltag.philhist.unibas.ch/fileadmin/user_upload/energieimalltag/eCargo-Bike_Sharing/Factsheet_Homepage_carvelo2go.pdf

Hintergrund, Ziele und Methoden

Eine emissionsarme Mobilität, die auch Optionen des Teilens von Verkehrsmitteln beinhaltet, wird von immer mehr Städten verfolgt. Gerade auf Kurzstrecken wird Potenzial gesehen, das Privatauto durch andere Mobilitätsformen zu ersetzen. Ein solches Potenzial bietet das Lastenvelo, mit dem Transportgüter bis 100 kg oder Kinder befördert werden können. Das Potenzial für Sharing besteht darin, dass viele Privathaushalte, gerade in der Stadt, einen geringen Transportbedarf haben, da viele Destinationen (Einkauf, Kinderbetreuung) in unmittelbarer Nähe liegen und Alternativen bestehen (z.B. gut ausgebauter öffentlicher Nahverkehr). In der Schweiz startete mit carvelo2go im Oktober 2015 in Bern eine Initiative zum Verleih elektrisch betriebener Lastenvelos. Die Registrierung, Reservierung und Bezahlung erfolgt online; die Velos können bei «Hosts» (Cafés, Post, Veloläden, etc.) ausgeliehen werden. Mittlerweile zählt das Netzwerk 200 Stationen und 9000 Nutzer/innen (Stand: Juli 2018).



In Kooperation mit carvelo2go führten wir im Sommer 2017 eine Umfrage unter allen 1160 registrierten Mitgliedern in Basel und angrenzenden Gemeinden durch. Als Vergleichsgruppe befragten wir Nichtmitglieder. Die finale Stichprobe enthielt 192 Mitglieder und 109 Nichtmitglieder. Wir haben diese Gruppen weiter unterteilt, um Aussagen über die verschiedenen Ausprägungen zu treffen: aktive Mitglieder (n=153), inaktive Mitglieder (n=26), potentielle Mitglieder (n=71) und nicht Interessierte (n=38).

Im Vergleich mit offiziellen Zahlen für Basel-Stadt sind in unserer Stichprobe Mitglieder von Carsharing Angeboten sowie Personen mit einem tertiären Bildungsabschluss überrepräsentiert (vgl. Abb.1).

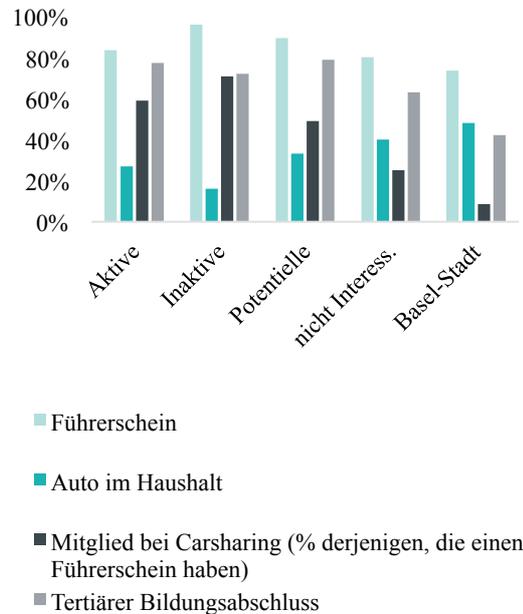


Abbildung 1. Vergleich der einzelnen Gruppen und offiziellen Kennzahlen für Basel-Stadt

Ergebnisse

Nutzungsverhalten und Substitution

Aktive Mitglieder legen durchschnittlich 20 km pro Monat mit carvelo2go zurück, wobei eine grosse Varianz besteht (von min. 0.1 km bis max. 250 km). Der Median ist daher ein aussagekräftigeres Mass: 50% der aktiven Mitglieder fahren durchschnittlich weniger als 10 km pro Monat mit carvelo2go.

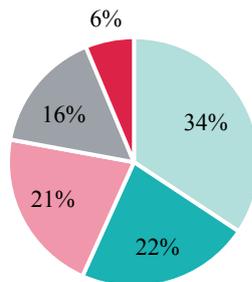
Cargo-Bikes von carvelo2go ersetzen in Basel in erster Linie das Velo, vor dem ÖV und Auto, wobei beim Auto nicht unterschieden wurde zwischen Carsharing, anderweitig geliehenem oder eigenem Auto (vgl. Abb. 2).

Unterschiede zwischen den Gruppen

Aktive Mitglieder sind eher jung (Ø 39 Jahre), eher männlich (58% Männer), und legen Alltagsstrecken meist mit dem Velo oder zu Fuss zurück.

Inaktive Mitglieder leben in grösseren Haushalten (Ø 3.7 Personen). Ein höherer Anteil an inaktiven Mitgliedern besitzt ein eCargo-Bike (15% verglichen mit 4% aktiven Mitgliedern). Die meisten nennen Limitierungen beim Verleihsystem (nächster Host zu weit entfernt, Host hat montags zu, etc.) als Grund dafür, dass sie sich ein eigenes eCargo-Bike angeschafft haben.

Bei den potentiellen Mitgliedern ist der Anteil Frauen (52%) und das Alter (\bar{x} 45 Jahre) höher als bei den Aktiven. Das heisst, obwohl aktuell mehr Männer als Frauen und eher jüngere Personen das Angebot aktiv nutzen, so könnten sich doch ebenso viele Frauen wie Männer eine Nutzung vorstellen. Bei den nicht Interessierten ist der Anteil Carsharing-Mitglieder geringer (25%). Nicht Interessierte nutzen das Auto für mehr Zwecke im Alltag und sind älter (\bar{x} 51 Jahre) (siehe Abb. 1 für weitere Unterschiede).



- Velo
- ÖV
- Auto (carsharing, geliehen und eigenes)
- zu Fuss
- andere (inkl. Trip nicht gemacht)

Abbildung 2. Anteil zu dem andere Verkehrsmittel durch ein Cargo-Bike von carvelo2go ersetzt werden

Nutzungsbarrieren

Die am häufigsten genannte Barriere¹ war schlicht kein Bedarf (vgl. Abb. 3). Begründet wurde dies damit, dass selten Transportbedarf bestehe, den man nicht mit bestehenden Alternativen decken könne. Oder man nutzt carvelo2go nur für bestimmte Aktivitäten (z.B. Freizeitaktivität mit den Enkeln), die unregelmässig stattfinden. Merkmale im Zusammenhang mit dem Verleihsystem, z.B. mangelnde Flexibilität und Spontanität sowie beschränkte Zugangsmöglichkeiten (bedingt durch die Öffnungszeiten der Hosts, die Reservierung der Cargo-Bikes im Voraus, etc.) stellen eine weitere Barriere für Mitglieder dar. Zudem wurde die Verfügbarkeit von funktional ähnlichen Transportmitteln (d.h. Zugang zu oder Besitz von Veloanhänger oder Cargo-Bike) genannt. Nicht Interessierte nannten Sicherheitsbedenken bezüglich des Velofahrens in der Stadt sowie Bedenken im Zusammenhang mit dem

¹ Mitglieder wurden gefragt, warum sie carvelo2go nicht häufiger nutzen; nicht Interessierte, warum sie sich nicht vorstellen können carvelo2go zu nutzen.

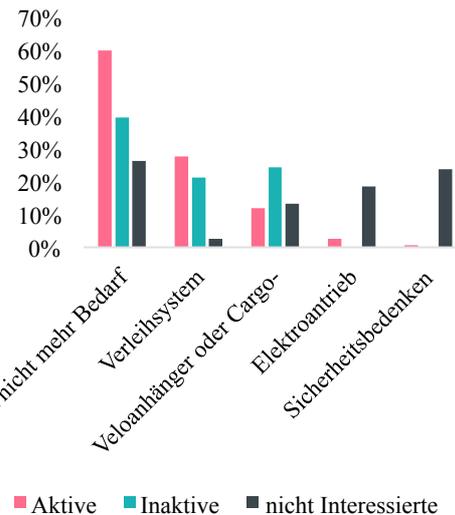


Abbildung 3. Nutzungsbarrieren. Anteil Personen pro Gruppe, die die jeweilige Barriere genannt haben.

Elektromotor (Respekt vor Geschwindigkeit, mögen E-Bikes nicht).

Diskussion und Zusammenfassung der Ergebnisse

Carvelo2go wird aktuell eher von Personen genutzt, die kein Auto im Haushalt haben, Mitglied bei Carsharing sind und das Velo häufig im Alltag nutzen. Für diese Personen ist die Eintrittsbarriere besonders niedrig, da sie bereits Erfahrung mit Sharing-Konzepten und mit dem Velofahren in der Stadt haben. Sie entsprechen mit diesen und weiteren Merkmalen (jung, männlich) den «early adopters».

Nicht Interessierte hingegen haben Sicherheitsbedenken, wenn es um das Velofahren in der Stadt geht, sowie eine ablehnende Haltung gegenüber der elektrischen Fahrunterstützung. Sicherheitstrainings für den Umgang mit e-Bikes und eCargo-Bikes, wie sie in Basel-Stadt bereits angeboten werden, könnten helfen, Barrieren zu überwinden, z.B. kostenlose Testfahrten damit Personen einen ersten Eindruck bekommen. Zudem könnten Trainings auch für Personen angeboten werden, die kein eigenes eCargo-Bike besitzen, sondern nur gelegentlich mit einem geliehenen fahren und somit weniger Routine haben. Weitere Anpassungen beim Verleihsystem sind denkbar, um den Zugang nutzerfreundlicher zu gestalten, u.a. Preisgestaltung an Öffnungszeiten der Hosts anpassen (z.B. wenn Hosts montags geschlossen haben). Sharing-Anbieter könnten kooperieren, denn sie bedienen ähnliche Zielgruppen. Zudem könnten Veloanhänger mit ins Sortiment aufgenommen werden, da sie häufig als direktes Substitut für ein eCargo-Bike genannt werden. Um die Stadt Cargo-Bike-freundlicher zu machen, sind weitere Infrastrukturmassnahmen denkbar (z.B. breitere und sicherere Velowege, spezielle Parkmöglichkeiten für Cargo-Bikes).