

Lucerne University of
Applied Sciences and Arts

**HOCHSCHULE
LUZERN**

Wirtschaft
Institut für Tourismuswirtschaft ITW



Einführung von Carpooling im Naturpark Thal

im Rahmen von MELINDA Mobility ecosystem for low-carbon and innovative modal shift in the Alps

Autorinnen und Autoren

Sebastian Imhof

Timo Ohnmacht

Lisa Dang

Juni 2020

Die im Bericht verwendeten Bilder wurden durch den Naturpark zur Verfügung gestellt. Jegliche Bildrechte befinden sich beim Naturpark Thal.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Carpooling in der Schweiz	5
3	Der Naturpark Thal	7
	3.1 Geografie Naturpark Thal	7
	3.2 Verkehr im Naturpark Thal	8
4	Tätigkeiten zur Einführung und Evaluation von HitchHike	9
	4.1 Regiomove Workshops	9
	4.2 Einführung HitchHike	9
	4.3 Stakeholder-Landschaft	10
	4.4 Presse: Zeitungen und Radiobeiträge	10
	4.5 Testimonials	12
	4.6 Aktionen	13
	4.7 Neuzuzüger-Set	14
	4.8 Wettbewerb	14
	4.9 Verbreitung in der Fachwelt	14
	4.10 Implementierung der Standorte und Darstellung auf Goolge-Maps	15
	4.11 Soziale Medien	16
	4.12 Bekanntheit im Dorf (Einschätzung Gemeindepräsident)	16
5	Fazit mit Empfehlungen für zukünftigen Massnahmenplan	17
6	Literaturverzeichnis	18

1 Einleitung

Im Rahmen des Interreg B-Alpenraumprogramms «Alpine Space» wurde im Jahr 2018 das Projekt MELINDA «**M**obility **E**cosystem for **L**ow-carbon and **I**Nnovative **m**o**D**al shift in the **A**lps» gestartet.

Das Projekt erforscht die Einflussfaktoren für die Akzeptanz von nachhaltigen Transportformen. Im Zentrum der Analysen stehen dabei die Nutzungsformen sowie die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle.

In sechs Pilotprojekten, verteilt über die Länder der Alpenregion, werden unterschiedliche Formen nachhaltiger Mobilität untersucht:

- Deutschland: Im Landkreis Ebersberg steht die Etablierung eines Netzwerks von Mitfahrbanken im Zentrum der Analysen.
- Frankreich: In den zwei Gebietskörperschaften «Métropole de Lyon» sowie «Communauté d'agglomération d'Annecy» wird untersucht, inwiefern man die Gesundheit als Anreizsystem nutzen kann, um Veränderungen im Mobilitätsverhalten begünstigen zu können.
- Slowenien: In der Region Maribor steht die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen (v.a. öffentlicher Verkehr, Fahrrad- und Fussverkehr) im Zentrum der Tätigkeiten.
- Italien: In der Gebietskörperschaft Noncello sollen Verbesserungen der Fahrrad-Infrastruktur in und zwischen den Gemeinden dazu führen, dass die Einwohner und Einwohnende vermehrt das Fahrrad nutzen.
- Österreich: In der Grenzregion Vorarlberg sollen mit Hilfe von Apps mehr Informationen über den nachhaltigen Grenzverkehr gesammelt werden.
- Schweiz: In unterschiedlichen ländlichen Regionen der Schweiz wird der Einsatz von Carpooling- sowie Ridesharing-Ansätzen getestet.

Das Projekt «MELINDA» hat eine Laufzeit von 2018 bis Ende 2021. In der Schweiz ist die Hochschule Luzern – Wirtschaft für die Projektbearbeitung verantwortlich. Die Projektkosten werden durch kantonale Partner, Mobilitätsunternehmen sowie dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE getragen.

Die Hochschule Luzern begleitet die unterschiedlichen Pilotregionen in der Schweiz, in welchen neue Carpooling- und Ridesharing-Lösungen geplant und umgesetzt werden. Im Naturpark Thal wurde im Jahr 2019 das Angebot von HitchHike implementiert. Der vorliegende Bericht dient zur Dokumentation der Planungsphase und der Implementation. Aufgrund der begrenzten Datenlage zur Nutzung des Angebots wird die Betriebsphase in vorliegendem Bericht nicht detailliert behandelt.

2 Carpooling in der Schweiz

Gemäss BFS/ARE (2017, S. 3) sitzen im Durchschnitt 1,6 Personen in einem Personenwagen (PW). Bis ins Jahr 2030 verfolgt das ASTRA das Ziel, die mittlere Besetzung pro PW auf über zwei Personen zu erhöhen. Unter Carpooling wird die Bildung von Fahrgemeinschaften zwischen MitfahrerIn und FahrerIn verstanden. Dieses Mobilitätswerkzeug trägt zur Erhöhung der Besetzungsgrade bei. Es werden bestehende Kapazitäten ausgenutzt, wodurch keine neuen Fahrten generiert werden. Der Bedarf an neuen Verkehrsinfrastrukturen kann so reduziert und Verkehrsprobleme abgemildert werden. Carpooling kann somit einen Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen und damit für den Pfad der Energiereduktion im Rahmen der Energiestrategie 2050 der Schweiz leisten. Bisher findet die Nutzung von Carpooling im Alltagsverkehr in der Schweiz allerdings nur in geringem Masse statt.

Aufgrund der zunehmend hohen Verbreitung von mobilen Endgeräten des Internets in der Bevölkerung bestehen neue Möglichkeiten, den digitalen Zugang einfacher gestalten zu können und einem grösseren Anteil der Bevölkerung zugänglich zu machen. Aktuell bestehen in der Schweiz verschiedenste Formen von Carpooling-Lösungen, die sich v.a. in ihrer Zielgruppe sowie der Organisationsform unterscheiden. Dabei kann eine Unterscheidung zwischen dem Bilden von Fahrgemeinschaften zwischen Personen desselben Unternehmens sowie Lösungen, die sich auf Fahrgemeinschaften zwischen sich meist unbekanntem FahrerInnen und MitfahrerInnen konzentrieren, vorgenommen werden. Zudem sind viele Lösungen auf einzelne Regionen beschränkt, wodurch deren Bekanntheit eingeschränkt ist. Carpooling ist als eine Form des Ridesharings anzusehen, was als genereller Begriff für das Teilen von Fahrten, bei welchen die FahrerInnen und MitfahrerInnen ähnliche Start- und/oder Zielorte haben, angesehen werden kann (Miklas-Kalczyńska und Kalczyński, 2020).

Folgende Anbieter sind aktuell auf dem Schweizer Markt im Bereich von Carpooling-Lösungen tätig:

Taxito: Mit Hilfe von Taxito-Tafeln, die an Tangentialverbindungen positioniert werden, kann ein bzw. eine MitfahrerIn den vorbeifahrenden FahrerInnen eine Destination per SMS kundgeben. Gelingt dieser Matching-Prozess, so registriert der oder die MitfahrerIn per SMS mit dem Autokennzeichen die Fahrt. Pro erfolgreiche Fahrt zahlt der oder die MitfahrerIn CHF 2, wobei die Kosten über die Telefonrechnung abgerechnet werden. Bisher wurde das Konzept u.a. im Luzernerischen Luthern und in der Genferseeregion implementiert. Im Rahmen von «MELINDA» wurde das Konzept zwischen Chur und Maladers sowie dem Luzerner und Aargauer Seetal eingeführt. Das Konzept ist v.a. für Gelegenheitsverkehr geeignet und richtet sich nicht vordergründig an PendlerInnen.

– Weitere Informationen können unter folgendem Link abgerufen werden: www.taxito.com

Mobility Carpool: Das Carsharing-Unternehmen Mobility betreibt unter dem Namen «Mobility Carpool» eine App, die im klassischen Stile des Carpooling-Ansatzes versucht, Fahrten zwischen FahrerIn und MitfahrerIn zu vermitteln. Es handelt sich dabei um eine App, die getrennt von der Carsharing-Plattform angeboten wird und die auch für Nicht-Mobility-KundInnen zugänglich ist. Bei der Buchung eines Mobility Carsharing-Fahrzeugs wird jeweils die Möglichkeit aufgezeigt, die geplante Fahrt auch auf der Carpooling-Plattform anzubieten. Bei einer erfolgreichen Vermittlung einer Fahrt zahlt der oder die MitfahrerIn einen durch das System ermittelten Beitrag (basierend auf der Distanz der Fahrt) per Kreditkarte, wovon 80 % dem oder der FahrerIn gutgeschrieben werden. Fahrten sind nur innerhalb der Schweiz möglich. Das Angebot ist nicht auf eine bestimmte Region beschränkt und wird schweizweit angeboten.

– Das Angebot von Mobility Carpool wurde aufgrund tiefer Nutzerzahlen im Mai 2020 eingestellt.

E-Carpooling: Der v.a. in der Westschweiz etablierte Verein E-Carpooling bietet eine Mitfahrzentrale an, über die FahrerInnen und MitfahrerInnen Inserate für Fahrten bzw. Fahrtenanfragen aufgeben bzw. auf die Inserate reagieren können. Die Plattform ist online wie auch per App zugänglich. Für eine Fahrt werden keine Kosten durch E-Carpooling in Rechnung gestellt; zwischen FahrerIn und MitfahrerIn können jedoch Unkostenbeiträge bestimmt werden. Auf der Plattform sind 32 000 Mitglieder registriert. Anders als der Name des Angebots vermuten lässt, werden auch Fahrten mit konventionellen, nicht elektrisch betriebenen Fahrzeugen angeboten.

- Weitere Informationen könnten unter folgendem Link abgerufen werden: www.e-carpooling.ch

HitchHike: Bei HitchHike handelt es sich um eine Plattform zur Vermittlung regelmässiger Carpooling-Fahrten. FahrerInnen und MitfahrerInnen registrieren sich auf dieser Plattform mit jenen Fahrten, die sie regelmässig zurücklegen. Findet eine Übereinstimmung zwischen Angebot und Nachfrage einer Fahrt statt ist es das Ziel von HitchHike, diese Fahrgemeinschaft längerfristig aufrechtzuhalten, wobei dies dann nicht mehr über die Plattform geschieht, sondern direkt zwischen FahrerIn und MitfahrerIn. Für den Start oder das Ende der Fahrten wurden schweizweit HitchHike-Parkplätze eingerichtet. Zudem wird das Konzept für Unternehmen sowie Grossveranstaltungen angeboten. HitchHike ist das Angebot, welches im Naturpark Thal für das Bilden von Fahrtengemeinschaften ausgewählt und umgesetzt wurde. Die Massnahmen zur Einführung und Förderung von HitchHike im Naturpark Thal stehen im Zentrum der weiteren Kapitel dieses Berichts.

- Weitere Informationen können unter folgendem Link abgerufen werden: www.hitchhike.ch

BePooler: Das Angebot von BePooler ist auf den Kanton Tessin beschränkt. Es handelt sich um eine Plattform zur Fahrtenvermittlung, analog zu Mobility Carpool oder HitchHike. Der Unterschied zu anderen Carpooling-Lösungen besteht darin, dass die Nutzung durch Gutscheine für Partnerangebote vergeben sowie reservierte Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Mit beiden Massnahmen werden Anreize geschaffen, welche die Bildung einer Fahrgemeinschaft begünstigen können.

- Weitere Informationen könnten unter folgendem Link abgerufen werden: www.bepooler.com/ch/

IDOSH: Das Angebot von IDOSH unterscheidet sich nur wenig von den klassischen Konzepten, wie dies bei Mobility Carpool, E-Carpooling oder BePooler beschrieben wurde. Der grösste Unterschied liegt jedoch in den Kosten für die MitfahrerInnen, da diese das Angebot gratis nutzen können. Gleichzeitig werden die FahrerInnen aber mit einem Punktesystem «Coinz» entlohnt. Pro 100 km, bei denen Fahrten geteilt werden, gibt es einen Punkt bzw. Coinz. Mit dem Punktesystem ist eine Status-Einteilung nach Bronze, Silber und Gold verbunden, wobei daraus je nach Level bei Partnerbetrieben Vergünstigungen resultieren. IDOSH ist seit 2018 Partner von SBB.

- Weitere Informationen könnten unter folgendem Link abgerufen werden: www.idosh.me

3 Der Naturpark Thal

Seit 2010 ist die Region Thal, nach längerer Projektierungsphase, als Naturpark Thal im Bereich Nachhaltige Regionalentwicklung aktiv. Geleitet wird der Naturpark Thal strategisch durch einen Vorstand, bestehend aus allen GemeindepräsidentInnen sowie drei InteressensvertreterInnen und operativ durch die Geschäftsstelle des Naturparks. Die Geschäftsstelle beschäftigt sich mit den folgenden Arbeitsgebieten: Naturschutz, Bildung, Wertschöpfung, Leben im Thal, Management und Administration sowie Forschung.

3.1 Geografie Naturpark Thal

Der Naturpark Thal umfasst die neun Gemeinden Aedermannsdorf, Balsthal, Gänsbrunnen, Herbetswil, Holderbank, Laupersdorf, Matzendorf, Mümliswil-Ramiswil und Welschenrohr. Die Gemeinden bilden gemeinsam den Bezirk Thal mit 14 584 Einwohnende und einer Fläche von 139,4 km², was eine Bevölkerungsdichte von 105 Einwohnende pro km² ergibt (BFS, 2019). Die Einwohnerdaten, Flächen und Einwohnerdichte pro Gemeinde sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Gemeinde	Einwohnende	Fläche	Einwohnende/km ²
Aedermannsdorf	572	12,9	44,34
Balsthal	6094	15,7	388,15
Gänsbrunnen	89	11,4	7,80
Herbetswil	541	16,3	33,19
Holderbank	693	7,8	88,85
Laupersdorf	1748	15,6	112,05
Matzendorf	1317	11,3	116,55
Mümliswil-Ramiswil	2441	35,4	68,95
Welschenrohr	1089	13	83,77
Gesamt	14 584	139,4	104,85

Tabelle 1: Kennzahlen Gemeinden Naturpark Thal

Quelle: BFS (2019)

Die Gemeinden unterscheiden sich vor allem in der Einwohnerdichte. Am dichtesten besiedelt mit 388,15 Einwohnende pro km² ist die Gemeinde Balsthal, wohingegen in Gänsbrunnen lediglich 7,8 Einwohnende pro km² wohnen. Trotz der grossen Differenz in der Besiedlungsdichte werden gemäss Gemeindetypologie des Bundesamt für Statistik alle neun Gemeinden als «ländliche zentral gelegene Gemeinde» eingestuft (BFS, 2017). Die Gemeinden sind in Abbildung 1 dargestellt.

Das gesamte Gebiet wird im Norden durch die dritte Jurakette und im Süden durch die erste Jurakette von den umliegenden Gebieten abgetrennt. Die Thal-Ebene ist heute durch eine intensive Landwirtschaft geprägt.

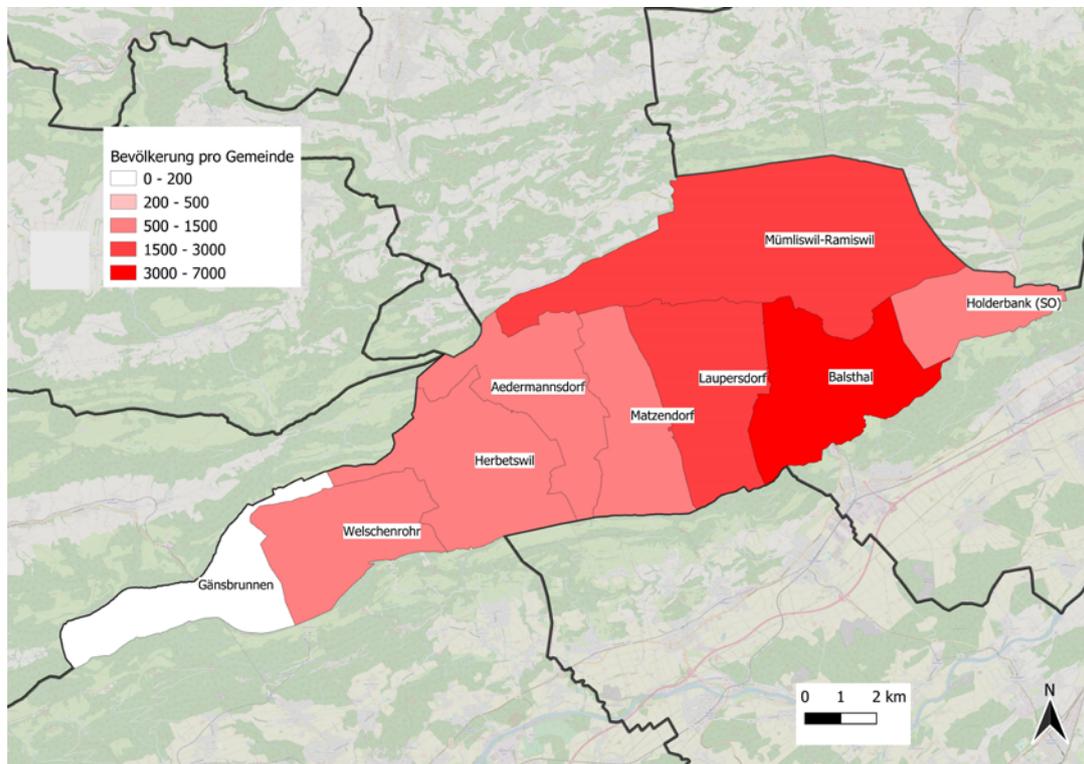


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet Naturpark Thal: Bevölkerung pro Gemeinde

3.2 Verkehr im Naturpark Thal

Zwischen Balsthal und dem südlich davon gelegenen Oensingen besteht eine Verkehrsverbindung für motorisierten Individualverkehr (MIV) wie auch den öffentlichen Verkehr (ÖV), der durch die Klus führt. Die Strassenverbindung durch die Klus ist aufgrund der topographischen Verhältnissen die wichtigste Verbindung aus dem Naturpark Thal nach Oensingen bzw. Solothurn oder Olten, was sich in einer hohen Verkehrsbelastung niederschlägt und v.a. zu Pendlerzeiten zu Staus für den MIV als auch den strassengebundenen ÖV führt.

Nordöstlich des Naturparks liegt Olten (Reisezeit ab Balsthal mit MIV: 22 Minuten, ÖV: 25 Minuten; Reisezeit ab Gännsbrunn mit MIV: 41 Minuten, ÖV: 52 Minuten); südwestlich liegt die Kantonshauptstadt Solothurn (Reisezeit ab Balsthal mit MIV: 25 Minuten; ÖV: 40 Minuten im Schnitt; Reisezeit ab Gännsbrunn mit MIV: 31 Minuten, ÖV: 20 Minuten). Zwischen Balsthal und Oensingen verkehrt die Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) in einem Halbstunden-Takt und zwischen Gännsbrunn und Solothurn bzw. Moutier verkehrt die SBB stündlich. Zwischen Gännsbrunn und Solothurn befindet sich der Weissensteintunnel, welcher im Jahr 2021 saniert wird.

Im Naturpark selbst fährt stündlich die Postautolinie 129 zwischen Gännsbrunn und Balsthal sowie der sog. NaturparkBus, der zusätzlich an Sonn- und Feiertagen Ziele auf der zweiten Jurakette anfährt. Zusätzlich gibt es die Postautolinie 115 von Balsthal über Mümliswil-Ramiswil nach Zwingen (über den Passwang-Pass) und die Linie 94 von Balsthal über Holderbank nach Waldenburg (BL). Beide verkehren im Stundentakt.

4. Tätigkeiten zur Einführung und Evaluation von HitchHike

4.1 Regiomove Workshops

Der Naturpark Thal hat im Rahmen des Programms «Regiomove» einen öffentlichen Mitwirkungsprozess zur Weiterentwicklung des regionalen Mobilitätsangebots initiiert (Büro für Mobilität AG, 2019). Dabei wurden in einem ersten Workshop die generellen Stossrichtungen festgelegt, in welchen für die Region und die Gemeinden ein Handlungsbedarf in Bezug auf die Mobilität besteht. Dabei kristallisierten sich folgende Handlungsfelder heraus:

- Fördern, dass Menschen dort arbeiten, wo sie wohnen
- Zufussgehen und Velofahren fördern
- Den ÖV in der Region bedarfsgerecht und flexibel gestalten

Darauf basierend wurden in einem zweiten Workshop erste Ideen für Umsetzungsmassnahmen erarbeitet. Ergebnisse des Workshops waren drei unterschiedliche Massnahmen, die jeweils unterschiedliche Ziele verfolgen:

- Ein Coworking Space in der Gemeinde bzw. Region aufbauen
- Komfortable und sichere Veloabstellanlagen anbieten
- Ein regionales Mitfahrssystem aufbauen

Alle diese Massnahmen wurden bereits konkret umgesetzt oder werden im Verlauf des Jahres 2020 implementiert:

- Kurz nach den zwei Regiomove-Workshops wurden in der Geschäftsstelle des Naturpark Thal vier Arbeitsplätze für Coworking zur Verfügung gestellt.
- An einigen ÖV-Haltestellen werden ab 2020 überdachte Veloabstellanlagen eröffnet. Während der Schliessung des Weissensteintunnels in 2021 wird ein Schnellbus zwischen Gänsbrunnen und Balsthal verkehren.
- Im Frühling 2019 wurde die Mitfahrplattform HitchHike eingeführt, die einerseits die Erreichbarkeit der Region verbessert, andererseits die Auslastung der Personenwagen erhöht und damit einen Beitrag zur Eindämmung von Verkehrsüberlastungen leisten soll. Dieses Angebot wird nachfolgend im Detail betrachtet.

Weitere Details zu den Massnahmen Coworking und Veloabstellanlagen können unter folgendem Link nachgelesen werden: <https://www.regiomove.ch/naturparkthal>.

4.2 Einführung HitchHike

Die TeilnehmerInnen des Workshops konnten zur Ausgestaltung des Carpooling-Angebots erste Gedanken einbringen. Im Zentrum stand dabei, dass kein neues Mitfahrssystem entwickelt werden sollte, und stattdessen ein bereits bestehendes System eingesetzt, bekannter gemacht und auch kommuniziert wird. Drei unterschiedliche Optionen wurden dabei diskutiert:

- Anknüpfen an bestehende Angebote und deren Ausbau
- Aufstellen von Mitfahrbänkli-Netzwerk und dessen Vermarktung
- Einführung eines Hub-Systems wie z.B. Taxito es anbietet

Man entschied sich für die erste Option einer bestehenden Mitfahrplattform und evaluierte verschiedene Angebote, wobei sich aufgrund der Budgetvorgaben wie auch den verkehrlichen Voraussetzungen die Plattform von HitchHike als geeignet herausstellte. Die Einführung dieser Plattform fand am 01.06.2019 statt und wurde durch unterschiedliche Begleitmassnahmen ergänzt, die v.a. auf die Be-

kenntmachung des Angebots abzielten. All diese Massnahmen werden nachfolgend genauer aufgeführt. Für den Naturpark Thal wurde eine eigene Webseite von HitchHike erstellt, die unter folgender Adresse zugänglich ist: www.hitchhike.ch/thal/.

4.3 Stakeholder-Landschaft



Abbildung 2: Ausschuss Mobilität Naturpark Thal



Abbildung 3: Sponsoren und Unterstützer HitchHike im Naturpark Thal

4.4 Presse: Zeitungen und Radiobeiträge

Die Bekanntmachung von HitchHike fand über unterschiedlichste Pressekanäle statt.

Die Medienmitteilung zum Start von HitchHike im Naturpark Thal wurde am 29.05.2019 an die Medienlandschaft abgegeben. In folgenden Zeitungen wurde explizit über das neue Mobilitätsangebot berichtet:

- Solothurner Zeitung am 29.05.2019: «Thal soll Anschluss nicht verlieren» und «Unkomplizierter wegkommen».
- Anzeiger Thal Gäu Olten vom 30.05.2019: «Mit Fahrgemeinschaften gegen Stau. Naturpark Thal lanciert «HitchHike» als regionales Angebot».
- Laupersdörfter Infoblatt vom 06.2019: «HitchHike: Mitfahren statt im Stau stehen»
- welschenrohr heute Nr. 19 vom 07.2019: «HitchHike: Mehr Mobilität und trotzdem weniger Verkehr»
- Solothurner Zeitung am 10.08.2019: «HitchHike, Velowege und Co-Working: So schmiedet das Thal an der Mobilitätszukunft».

In folgenden Zeitungsartikeln und Magazinen wurde danach im Verlauf des Projekts berichtet:

- VCS Magazin vom 01.09.2019: «HitchHike Thal: Kilometer und Zeit sparen»
- einfach sein vom 01.12.2019: «HitchHike: Mehr Mobilität und trotzdem weniger Verkehr.»
- Luzerner Rundschau vom 03.12.2019: «Carpooling Schweiz – Darum braucht die Gemeinden»
- Solothurner Zeitung vom 09.01.2020: «Naturpark Thal ortet grosses Potenzial im HitchHike-Projekt»

Wöchentlich wurden zudem Inserate bzw. Werbungen im Anzeiger Thal Gäu Olten TGO veröffentlicht.

Nebst Zeitungsbeiträgen wurde die Einführung am 07.06.2019 ebenfalls über die Newsplattform von Radio 32 bekannt gemacht, mit dem Titel «Fahrgemeinschaften im Thal. Plattform soll Verkehr verbessern». Zudem berichtet die Mobilitätsplattform mobilservice am 04.06.2019 im Beitrag «HitchHike in der Region Thal: Mitfahren statt im Stau stehen» über die Plattform.

Einen innovativen Ansatz wählte man bei der Bespielung des lokalen Radiosenders. Meldete dieser einen Stau im Naturpark Thal, welcher v.a. auf der Klus stattfindet, wurde für das HitchHike-Angebot Werbung gemacht. Dies fand während zwei aufeinanderfolgenden Wochen statt. So wollte man bei jenen Verkehrsteilnehmenden Aufmerksamkeit schaffen, bei welchen das Teilen des Fahrzeugs die grössten positiven Auswirkungen auf die Dauer des Arbeitsweges haben könnte. Des Weiteren wurde in der Radiosendung «Firmenforum» vom 27.06.2019 des Radio 32 über das Projekt informiert.

Einen weiteren Kanal der Informationsverbreitung stellten unterschiedliche Newsletter dar, in denen über HitchHike im Naturpark Thal geschrieben wurde:

- Naturpark Thal vom 13.06.2019
- Mobilservice vom 05.06.2019
- So!mobil vom 28.08.2019
- Wirtschaftsförderung Solothurn vom August 2019

4.5 Testimonials

Für die Bewerbung des Angebots wurde auf Testimonials aus dem Naturpark Thal zurückgegriffen. Hierzu wurden bekannte Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft mit Kurzaussagen auf Plakaten bzw. in Inseraten abgebildet, welche in lokalen Zeitungen publiziert wurden:

- Kurt Bloch, Gemeindepräsident Mümliswil-Ramiswil: «Billiger und ökologischer fahren und weniger im Stau stehen, dafür steht HitchHike.»
- Jasmine Ackermann, Verkaufsberaterin ggsnet schwängimatt: «Die besten Verbindungen mit HitchHike und ggsnet.»
- Benno Schmid, Verwaltungsratspräsident ChemValve-Schmid AG: «Ökologischer zur Arbeit innerhalb oder ausserhalb vom Thal mit HitchHike triffst Du die richtige Wahl.»



- Michael Birchmeier, CEO ggsnet schwängimatt: «Lokal. Genial. Bilden Sie eine Fahrgemeinschaft und schauen Sie in unserem Quickline/Multimedia-Shop in Oensingen vorbei.»
- Stefan Schneider, Gemeindepräsident Welschenrohr: «Für innovative und umweltbewusste Thaler.»
- Markus Schindelholz, Geschäftsführer OeBB: «Fahrgemeinschaften ergänzen das ÖV-Angebot»
- Karin Büttler-Spielmann, Kantonsrätin SO: «Bilde Fahrgemeinschaften – unserer Umwelt zuliebe.»
- Jeanine Riesen, Programmleiterin so!mobil: «Mach den Stau einsam, bilde eine Fahrgemeinschaft.»
- Heinz Gautschi, Gemeinde-Vizepräsident Herbetwil: «Weniger Verkehr und trotzdem mehr Mobilität»

www.hitchhike.ch/thal



Abbildung 4: Beispiel Testimonial-Inserat

Ein Beispiel eines solchen Testimonial-Inserats ist in Abbildung 4 ersichtlich. Das Inserat enthält nebst einem Porträt des Testimonials und dessen Aussage zu HitchHike jeweils den Link zur Plattform und die wichtigen ProjektpartnerInnen bzw. Sponsoren.

Die unterschiedlichen Aussagen der Testimonials zielen auf zwei Hauptkategorien ab, die hervorgehoben werden: der ökologische Aspekt des Projektes sowie die Möglichkeiten, den Verkehr in der Region zu verbessern und dadurch den Stau zu reduzieren.

4.6 Aktionen

Der Stau auf der Klus ist auch ein wichtiger Punkt in geplanten Aktionen zur Bekanntmachung des Angebots. So wurde bei einer Staumeldung auf der Klus eine Radio-Werbung geschaltet, in welcher auf das neue Projekt aufmerksam gemacht wurde.

Zudem fuhr während des Staus ein Fahrrad mit einem Plakat-Anhänger an den stehenden Fahrzeugen vorbei, um auf HitchHike aufmerksam zu machen. Ebenfalls wurde ein Anhänger auf der Klus positioniert. Ab Dezember 2019 wurde in Mümliswil ein zweiter solcher Anhänger positioniert.



Abbildung 5: Veloanhänger auf der Klus

Eine weitere Aktion zur Gewinnung zusätzlicher Anmeldungen auf der Plattform von HitchHike war die Teilnahme am Naturpark Märet im September 2019, der zweimal jährlich in Balsthal stattfindet. Anstelle eines klassischen Marktstandes wurde ein interaktives Spiel, welches von HitchHike entwickelt wurde, aufgebaut: mit einem ferngesteuerten Spiel-Auto mussten möglichst viele Personen in einer gewissen Zeitperiode zu HitchHike-Standorten transportiert werden. Das Spiel war mit einem Wettbewerb verbunden, bei welchem folgende Preise gewonnen werden konnten:

- SBB-Gutschein im Wert von CHF 200
- Naturpark Geschenktasche
- Naturpark Kalender



Abbildung 6: Standaktion HitchHike am Naturpark Märet

Verteilt wurde auch Infomaterial zu HitchHike und Interessierte konnten sich vor Ort über den Anmeldeprozess informieren.

Zudem wurden an verschiedensten Orten Flyer des Projekts aufgelegt und am 06.06.2019 dem Anzeiger Thal Gäu Olten TGO beigelegt. Plakate wurden vom 03.06. bis am 12.06.2019 an den Ortseingängen von Balsthal und Mümliswil aufgehängt und durch weitere dauerhafte Plakate ergänzt.

4.7 Neuzuzüger-Set

Hi HitchHike 

**Fahrgemeinschaften
Naturpark Thal**

Jetzt registrieren unter www.hitchhike.ch/thal und automatisch an der grossen Verlosung am 31. August 2019 teilnehmen!

Gewinnen Sie:

- einen Gutschein für die Miete eines Teslas (Sponsoring durch den Naturpark Thal)
- ein Goldvreneli (Sponsoring durch Thaler Raiffeisenbanken)
- Reka-Checks (Sponsoring durch die OeBB)



KANTON **solothurn**   

Den Neuzuzüger-Sets der neun Thaler Gemeinden wird ein Flyer des Angebots von HitchHike beigelegt. Dies scheint eine sehr geeignete Massnahme, da Personen v.a. bei einem Wohnortswchsel bereit sind, ihr Mobilitätsverhalten im Hinblick auf eine nachhaltigere Mobilität anzupassen (z.B. Schoenduwe, Mueller, Peters und Lanzendorf, 2015).

4.8 Wettbewerb

Mit der Lancierung der HitchHike-Plattform wurde ebenfalls ein Wettbewerb als Werbemassnahme organisiert. Die Teilnahme am Wettbewerb fand dann statt, wenn man sich auf der HitchHike-Plattform für die Teilnahme am Carpooling-Angebot registrierte. Folgende Preise konnten gewonnen werden:

- Gutschein für Miete eines Teslas
- Goldvreneli
- Reka-Checks

Die Preise wurden durch den Naturpark Thal selbst als auch durch die Thaler Raiffeisenbanken und die OeBB zur Verfügung gestellt.

Abbildung 7: Flyer Wettbewerb

4.9 Verbreitung in der Fachwelt

An zwei gut besuchten Fachvorträgen wurde die neue Mitfahrgelegenheit im Naturpark Thal vorgestellt.

– 3. Tagung Parkforschung, Akademie der Naturwissenschaften Schweiz, 29.10.2019

An der «3. Tagung Parkforschung» vom 29.10.2019, welche in der Kaserne Bern durchgeführt wurde, fand durch die Hochschule Luzern eine Vorstellung des neuen Angebots unter dem Namen «Carpooling im Naturpark Thal: Ergänzung oder Konkurrenz des öffentlichen Verkehrs?» statt. Angesiedelt in einer Session zum Thema Governance zeigte der Vortrag den Planungsprozess sowie einen Grobüberblick über involvierte Akteure hinter dem Projekt auf. Dabei wurde darauf eingegangen, dass das neue Angebot eine ÖV-Ergänzung darstellt, die v.a. für schlecht erschlossene Gebiete im Naturpark eine wichtige Stütze im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung darstellen kann. Zudem stellt das Angebot eine Sicherstellung der Transportmöglichkeit in Zwischen- und Nebenzeiten dar. Zwar erbringt HitchHike damit einen gewissen Service Public im Sinne der Transportleistung; seitens des Bestellers (Gemeinde, Kantone und Bund) ist dies jedoch nicht der Fall, weshalb die Plattform nicht subventioniert werden muss. Daraus ergeben sich Herausforderungen für den Anbieter, der die Finanzierung seines Produkts über meist nichtstaatliche Finanzierungsquellen sicherstellen muss. Die Unterstützung durch die öffentliche Hand ist nur ein Teil der gesamten Finanzierungskette. Der Vortrag liess auch Fragen offen, die sich v.a. um den Wandel von Planungsinstanzen und -werkzeugen drehten.

– 14. Mobilitätsgespräch, Hochschule Luzern – Wirtschaft, 29.11.2019

Im Rahmen des vierteljährlich stattfindenden Luzerner Mobilitätsgesprächs stellte Thomas Schweizer vom Naturpark Thal die Implementierung von HitchHike im Naturpark vor. Dabei wurde einem breiten Publikum, vorwiegend mit Mobilitätshintergrund, die Hintergründe des Angebots und die verschiedenen Planungsschritte bis zur Umsetzung nähergebracht.

4.10 Implementierung der Standorte und Darstellung auf Google-Maps

An 10 Standorten wurden mit der Einführung des Angebots neue Standorte bzw. Parkplätze für das HitchHike-Angebot eröffnet, an welchen sich FahrerIn und MitfahrerIn einfach treffen können. In jeder Naturpark-Gemeinde wurde solch ein Standort an zentraler Lage eingerichtet.

Bei jedem Standort ist eine Stelle errichtet worden, auf welcher das Prinzip von HitchHike erklärt wird. Zudem ist jeweils ein Parkplatz explizit für HitchHike-NutzerInnen vorgesehen, welcher ebenfalls entsprechend ausgeschildert ist (s. Abbildung 8). Für das einfache Auffinden der Standorte auf Google Maps wurden alle Standorte eingezeichnet.



Abbildung 8: Standort HitchHike, Beispiel Welschenrohr

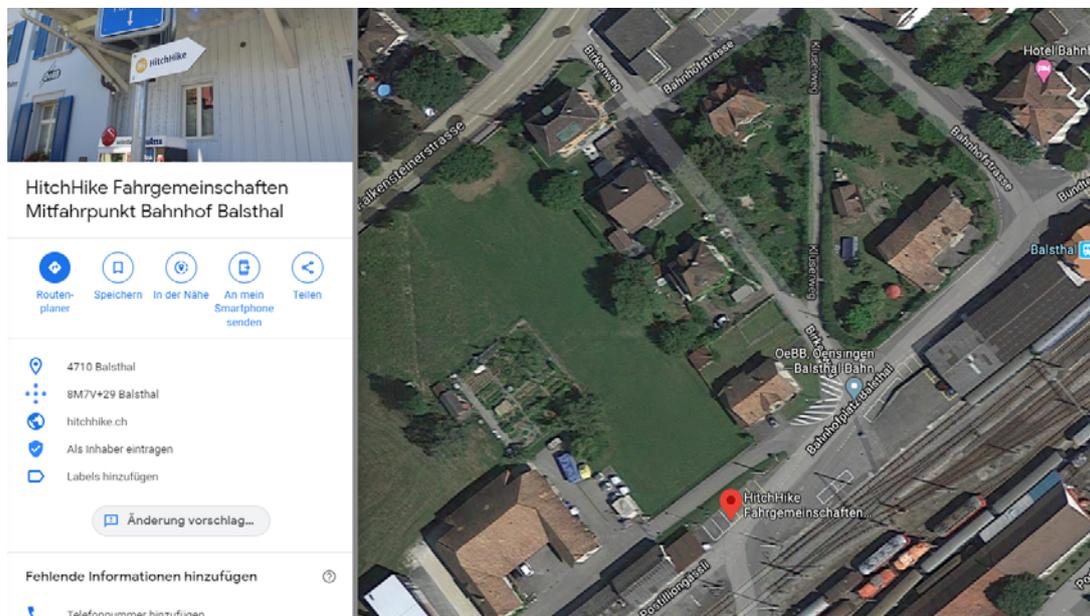


Abbildung 9: Beispiel HitchHike-Standort Google Maps Balsthal

4.11 Soziale Medien

Auf Facebook wird v.a. auf zwei Kanälen über das HitchHike-Projekt kommuniziert. Über den Account des Naturpark Thals wurde am 31.05.2019 über die Einführung berichtet. Nebst einigen «Likes» wurde dieser Beitrag auch 12-mal geteilt. Den nächsten Eintrag über HitchHike findet man am 13.01.2020, wobei ein Zeitungsbeitrag aus der Solothurner Zeitung geteilt wird.

Zweiter Kanal ist jener von HitchHike, auf welchem seit Einführung in regelmässigen Abständen über die Aktivitäten des Projekts berichtet wurde.

Auf Instagram ist lediglich über den Betreiber HitchHike ein Beitrag zum Projekt im Naturpark Thal geteilt worden.

4.12 Bekanntheit im Dorf (Einschätzung Gemeindepräsident)

Aus Sicht des Präsidenten des Naturparks Thal, welcher gleichzeitig als Gemeindepräsident der Gemeinde Aedermansdorf amtiert, haben die verschiedenen Kommunikationsmassnahmen ihre Wirkung entfalten können. Denn seiner Ansicht nach kenne im Naturpark Thal nun die gesamte Bevölkerung das Angebot von HitchHike.

5 Fazit mit Empfehlungen für zukünftigen Massnahmenplan

Die Einführung einer Carpooling-Lösung im Naturpark Thal zeigt, dass eine Vielzahl von Abstimmungsprozessen innerhalb einer Gemeinde notwendig ist, damit neue Mobilitätslösungen eingeführt werden können und Anklang in der Bevölkerung finden.

Darüber hinaus sind diverse flankierende Massnahmen notwendig, die den Bekanntheitsgrad der Mobilitätslösung steigern sollen. Im Naturpark Thal kam, wie in diesem Bericht ersichtlich ist, ein breiter Variantenfächer zur Anwendung (Beiträge in Zeitungen und Radio, Promotoren und Testimonials, Aktionen auf öffentlichen Veranstaltungen, Neuzuzüger-Marketing, Preisausschreiben und Wettbewerbe, Implementierung der Standorte und Darstellung auf Online-Kartendiensten). Diese Massnahmen haben zu einer guten Nachfrage geführt.

Aus Projektsicht wird empfohlen, zukünftige Massnahmen, welche die Mitnahmebereitschaft als auch die Mitfahrbereitschaft fördern sollen, auf der Grundlage neuester wissenschaftlicher Erkenntnisse aufzubauen.

- **Werbung mit Bezug zum Verkehrszweck:** Sowohl die Mitnahmebereitschaft als auch die Mitfahrbereitschaft bei lokal organisierten Carpooling-Lösungen haben gemäss Daskalakis, Sommer, Roßnagel und Kepper (2019) insbesondere bei Einkaufsfahrten grosses Potenzial (über 50% der Befragten im ländlichen Raum).
- **Ansprache von altruistischen Motiven, anstatt von finanziellen Aspekten bei der Mitnahmebereitschaft:** Häufig genannte Motive für die Mitnahmebereitschaft sind, anderen Menschen aus dem Ort zu helfen, wobei finanzielle Anreize bei der Mitnahmebereitschaft eine geringe Rolle spielen (Daskalakis et al., 2019). Dabei sind motivationsstärkende Interventionen durchzuführen (Hunziker, 2015), die an den Einflussgrössen für FahrerInnen wie «anderen Helfen» ansetzen sollen.
- **Ansprache von finanziellen Aspekten und Kontaktfreudigkeit bei der Mitfahrbereitschaft:** Bei der Mitfahrbereitschaft dagegen ist die günstige Art mobil zu sein, neben dem Interesse mit anderen Menschen in Kontakt zu kommen, ein zentraler Beweggrund (Daskalakis et al., 2019).
- **Vertrauensfördernde Massnahmen zwischen FahrerInnen und MitfahrerInnen einführen:** Das Vertrauen zwischen FahrerInnen und MitfahrerInnen ist gemäss Neoh, Chipulu und Marshall (2017) eine wichtige Einflussgrösse. Akzeptanzfördernd für Ride-Pooling ist beispielsweise die Möglichkeit, die FahrerInnen und MitfahrerInnen vorab auswählen zu können (Bewertungssystem, Bilder).
- **Vermeidung von Umwegen durch MitfahrerInnen:** Als nachteilig wird erachtet, wenn FahrerInnen und MitfahrerInnen sich aufgrund von kleineren Umwegen oder Wartezeiten gegenüber ihrem bisherigen Mobilitätsverhalten anpassen müssen. Hierbei sind die Matching-Verfahren zwischen FahrerInnen und MitfahrerInnen so auszugestalten, dass Umwege möglichst vermieden werden.

6 Literaturverzeichnis

- BFS/ARE. (2017). Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Bundesamt für Statistik / Bundesamt für Raumentwicklung, Neuchâtel und Bern.
- BFS. (2017). Gemeindetypologie 2012 mit 9 Kategorien. Abgerufen von <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/querschnittsthemen/raeumliche-analysen.assetdetail.2543279.html>
- BFS. (2019). Gemeindeporträts. Abgerufen von <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/regionalstatistik/regionale-portraits-kennzahlen/gemeinden/gemeindeportraits.html>
- Büro für Mobilität AG. (2019). Pilotregion Thal. Abgerufen von <https://www.regiomove.ch/naturparkthal>
- Daskalakis, M., Sommer, C., Roßnagel, A. und Kepper, J. (2019). Ländliche Mobilität vernetzen: Ridesharing im ländlichen Raum und dessen Integration in den öffentlichen Nahverkehr. München: oekom verlag.
- Hunecke, M. (2015). Mobilitätsverhalten verstehen und verändern: Psychologische Beiträge zur interdisziplinären Mobilitätsforschung. München: Springer.
- Miklas-Kalczynska, M. und Kalczynski, P. (2020). Self-organized carpools with meeting points. *International Journal of Sustainable Transportation*, 0(0), 1–12. <https://doi.org/10.1080/15568318.2019.1711468>
- Neoh, J. G., Chipulu, M. und Marshall, A. (2017). What encourages people to carpool? An evaluation of factors with meta-analysis. *Transportation*, 44(2), 423–447. <https://doi.org/10.1007/s11116-015-9661-7>
- Schoenduwe, R., Mueller, M. G., Peters, A. und Lanzendorf, M. (2015). Analysing mobility biographies with the life course calendar: A retrospective survey methodology for longitudinal data collection. *Journal of Transport Geography*. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.12.001>



Hochschule Luzern – Wirtschaft
Institut für Tourismuswirtschaft ITW
Rösslimatte 48
Postfach 2940
6002 Luzern

T +41 41 228 41 45
itw@hslu.ch
www.hslu.ch/itw