Jahresbericht 2003, Januar 2004

NewRide

Das Programm für nachhaltige Mobilität

Teil elektrische Zweiräder

Autor und Koautoren	Ueli Haefeli
beauftragte Institution	NewRide /BVE Kt. Bern
Adresse	c/o IKAÖ, Uni Bern, Falkenplatz 16 3012 Bern
Telefon, E-mail, Internetadresse	heidi.hofmann@ikaoe.unibe.ch
BFE Projekt-/Vertrag-Nummer	Projekt Nr.: 46182 Verfügung Nr.:86261
Dauer des Projekts (von – bis)	1.1.2003-31.12.2003

ZUSAMMENFASSUNG

NewRide befasste sich 2003 weiterhin mit der Förderung elektrischer Zweiräder - E-Bikes und E-Scooter. Die Zahl der beteiligten Gemeinden stieg von 9 im Jahr 2002 auf 21 aus 11 Kantonen im Jahr 2003. Die Zusammenarbeit mit Händlern, Produzenten und Importeuren konnte gefestigt werden. Das neue Produkt RoadShow, eine betreute Wanderausstellung, hat sich sehr bewährt, das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist sehr gut und das Gleiche dürfte für die Effektivität der Massnahme gelten. Günstig ausgewirkt hat sich auch eine Stabilisierung auf Produzentenseite sowie die Lancierung eines neuen Fahrzeugtyps mit Tiefeinstieg, speziell geeignet für weniger sportliche Fahrerinnen und Fahrer. All dies führte zu einem erfreulichen Anstieg der Verkäufe bei den E-Bikes um zirka 50 Prozent auf 1‘800 Stück. Auf tiefem Niveau stagnierten die Verkäufe von E-Scootern, was nicht zuletzt eine Folge des zu kleinen Händlernetzes sein dürfte. Bei einer weiterhin günstigen Entwicklung scheint das anvisierte Ziel von 4‘000 Verkäufen elektrischer Zweiräder dank NewRide im Zeitraum 2001-2004 nach wie vor erreichbar.

Im Rahmen des europäischen Forschungsprogramms E-TOUR konnten die Auswirkungen des Kaufs eines elektrischen Zweirads auf das Mobilitätsverhalten vertieft untersucht werden. Über 600 Haushalte nahmen an der Untersuchung teil, 262 füllten vor und ein Jahr nach dem Kauf ein viertägiges Mobilitätsprotokoll aus und machten weitere Angaben zu ihren Fahrleistungen. Die Wirkungen von NewRide können deshalb genauer bestimmt werden, als dies normalerweise in vergleichbaren Programmen der Fall ist. In der Deutschschweiz werden mit E-Bikes pro Werktag vom hauptsächlichen Fahrer durchschnittlich zirka 3.1 Autokilometer ersetzt. Energieverbrauch, $C0_2$-, NOx- und PM10-Emissionen von Motorfahrzeugen gingen bei den Haushalten mit Elektro-Zweirädern um zirka 5 Prozent zurück.

zum Jahresbericht
vers le rapport annuel
verso il rapporto annuale
to the annual report

BFE OFEN UFE SFOE

Inhalt

Inhalt 1
1 Projektziele 2
2 Durchgeführte Arbeiten und erreichte Ergebnisse 2
2.1 Durchgeführte Arbeiten 2
2.1.1 Betreuung Gemeinden 2
2.1.2 Händlernetz 5
2.1.3 RoadShow 7
2.1.4 Kommunikation 8
2.1.5 Betriebe 9
2.2 Ergebnisse 10
2.2.1 Entwicklung des Fahrzeugangebotes 10
2.2.2 Fahrzeugverkäufe und ausgelöste Investitionen 11
2.2.3 Verkehrliche und energetische Wirkungen, Klimawirkungen 11
2.2.4 Kosten-Nutzen-Verhältnis 12
3 Nationale Zusammenarbeit 12
4 Internationale Zusammenarbeit 12
5 Bewertung 2003 und Ausblick 2004 13

1 Projektziele

„NewRide. Das Programm für nachhaltige Mobilität“ fördert – unterstützt von EnergieSchweiz, dem Kanton Bern (welcher das Programm 2001 lancierte), weiteren Kantonen und insgesamt 21 Gemeinden – den Einsatz von energieeffizienten Fahrzeugen. In einer ersten Phase wird die Verlagerung von Fahrten vom Auto oder vom benzinbetriebenen Motorrad/Mofa auf Elektro-Bikes und Elektro-Scooters angestrebt, wobei die Förderung von „Human Powered Mobility“ (HPV) und öffentlichem Verkehr (ÖV) nicht konkurrenziert, sondern ergänzt werden soll. Die Aktivitäten des Programms NewRide wurden 2003 ausgedehnt, der vorliegende Jahresbericht bezieht sich jedoch nur auf den Teil E-Bike/E-Scooter.

NewRide bietet ein Bündel von organisatorischen und kommunikativen Massnahmen an. Einzelne lokale Teilprojekte gewähren auch Fahrzeugbeiträge. Ziel ist, im Zeitraum 2001 bis 2004 dank NewRide 4′000 (im Vergleich zur normalen Marktentwicklung) zusätzliche Fahrzeuge zu verkaufen. Die operative Zielsetzung für 2003 umfasste neben der Weiterführung des Netzwerkaufbaus die Lancierung einer Wanderausstellung (RoadShow) und die Stärkung der Qualität des 2003 aufgebauten Händlernetzes.

2 Durchgeführte Arbeiten und erreichte Ergebnisse

2.1 DURCHGEFÜHRTE ARBEITEN

2.1.1 Betreuung Gemeinden

2003 betreute und unterstützte NewRide 21 Gemeinden in 11 Kantonen. Es handelt sich um die Gemeinden Arbon, Basel, Biel, Burgdorf, Erlenbach, Kriens, Langenthal, Luzern, Lyss, Meggen, Neuchâtel, Muttenz, Riehen, Schaffhausen, Spiez, Thun, Visp, Wohlen b. Bern, Zug und Zürich. Im Vergleich zu 2002 sind 10 neue Gemeinden zum Programm gestossen (vgl. Fig. 1).

Die Betreuung der Gemeinden umfasste die Mithilfe bei der Konzepterstellung, die Beratung bei der Organisation von Anlässen, die RoadShow (vgl. unten 2.1.3), die Unterstützung bei der Medienarbeit, die Organisation von gegenseitigen Erfahrungsaustauschen sowie finanzielle Unterstützung.

Die Gewährung von Gemeindebeiträgen bedingte ein entsprechendes Konzept.

Der finanzielle Beitrag setzte sich aus einem Sockelbeitrag für Basis-Aktivitäten und einem von den Aktivitäten abhängigen Beitrag (Spezialprojekte) zusammen. Zu den Basisaktivitäten gehörten die Organisation von mindestens drei öffentlichen Ausstellungen mit Probefahrten, die Einrichtung einer Auskunftsstelle sowie die Verbreitung von Informationen. Zu den Spezialprojekten gehörten weitere Aktivitäten rund um Elektro-Zweiräder. Die Beitragshöhe hing weiter von der Gemeindegrösse ab. Im Einzelnen galten folgende Bedingungen:

Fig. 1: Karte der NewRide Gemeinden (Quelle: www.newride.ch)

a) Sockelbeiträge:

- Kostenteiler: Kanton, Gemeinden mindestens 50 Prozent.
- NewRide Gemeinden erhielten für ihre Basis-Aktivitäten im Jahr 2003 einen Sockelbeitrag.
- Neue Gemeinden erhielten im ersten Jahr eine zusätzliche Starthilfe.
- Über die genaue Verteilung der Gelder entschied die Programmleitung NewRide in Absprache mit dem BFE.

b) Spezialprojekte (z.B. Zusatzwerbung, Zusatzaktivitäten, usw.):

Die NewRide Programmleitung entschied über die Beiträge an die Spezialprojekte.

Für die Unterstützung von Spezialprojekten stellte das BFE einen Rahmenkredit zur Verfügung. Über die Beiträge entschied die Programmleitung. Die Bundesbeiträge betrugen höchstens 40 Prozent.

- Die Auszahlung erfolgte zu 50 Prozent bis Mitte Jahr, der Rest bis 31.12., sofern das Konzept befriedigend realisiert wurde (mit Finanzrapport).
- In der Gemeinde musste mindestens ein NewRide-Händler aktiv sein.

Gemeindekategorien:

Kategorie A: Gemeinden bis 10‘000 Einwohner

Kategorie B: 10‘000 – 30‘000 Einwohner

Kategorie C: 30‘000 – 100‘000 Einwohner

Kategorie D: über 100‘000 Einwohner

Die folgenden Figuren 2 und 3 zeigen die Beiträge von EnergieSchweiz an die Gemeinden im Einzelnen:

Fig. 2: Beiträge des BFE an neue Gemeinden

Beiträge	**Kat. A**	**Kat. B**	**Kat. C**	**Kat. D**
Starthilfe im ersten Jahr	2‘500	2‘500	2‘500	2‘500
Sockelbeitrag	2‘500	3‘500	5‘500	6‘500
Spezialprojekte* (auch abhängig vom Budget)	3‘000	4‘000	5‘000	6‘000
TOTAL	8‘000	10‘000	13‘000	15‘000

Fig. 3: Beiträge von EnergieSchweiz an bisherige Gemeinden

Beiträge	**Kat. A**	**Kat. B**	**Kat. C**	**Kat. D**
Sockelbeitrag	2‘500	3‘500	5‘500	6‘500
Spezialprojekte* (auch abhängig vom Budget)	3‘000	4‘000	5‘000	6‘000
TOTAL	5‘500	7‘500	10‘500	12‘500

* Betrag konnte auch erhöht werden.

2003 konnte NewRide mit den Gemeinden über 100 Aktivitäten durchführen. Ausbezahlt wurden BFE-Gelder in der Höhe von 190‘000 Franken.

Im Anhang 1 findet sich eine Zusammenstellung der Schlussberichte der einzelnen NewRide-Gemeinden.

Fig. 4: E-Bike Fahrspass in Luzern

2.1.2 Händlernetz

2003 umfasste das Händlernetz gemäss den Angaben von Produzenten und Importeuren zirka 350 Händler in der ganzen Schweiz. Das Engagement dieser Händler war allerdings sehr unterschiedlich. Für 2004 müssen die Händler deshalb für das Label „NewRide-Händler" einen Jahresbeitrag von 80 Franken bezahlen. Es ist davon auszugehen, dass weniger als die Hälfte der Händler diesen Beitrag bezahlen werden.

Zur Weiterbildung dieser Händler wurden vier Anlässe (Infotech Luzern, 3 Tageskurse in Zofingen, Goldau, Winterthur) durchgeführt, welche auf eine gutes Echo stiessen und von zirka 120 Personen besucht wurden.[1]

Die Hersteller und Importeure engagierten sich aktiv am Programm: Fünf beteiligten sich finanziell an allen gemeinsamen Anlässen (Weiterbildungskurse, 2-Radmesse Zürich und Muba Basel). Vier weitere beteiligten sich an einzelnen Anlässen, während zwei an keinem Anlass mitmachten.

Mit dem Ziel, Händler zu innovativen Marketingmassnahmen anzuregen, wurde der Wettbewerb „NewRide-Händler des Jahres 2003" ausgeschrieben. Bewertet wurden Ausstellungen mit Elektro-Zweirädern (30%), Werbung (30%), der Internetauftritt (10%) sowie – als Ergebnis dieser Anstrengungen – die Absatzzahlen (30%). Die Jury bestand aus Vertretern von NewRide und BFE.

Neun Händler, die einen bunten Strauss innovativer Ansätze entwickelt haben, entschlossen sich, ein Teilnahmedossier zu erarbeiten. Dabei ergaben sich drei verschiedene Grundtypen von Betrieben: Spezifische Elektrofahrzeug-Spezialisten, Zweiradhändler sowie Trendshops, die vor allem Mountainbikes und Snowboards anbieten (vgl. Figur 5).

Der 1. Preis (5'000 Franken) ging an einen Elektrofahrzeug-Spezialisten, an die Elektro-Fahrzeug-Service GmbH (EFS) in Basel. Den 2. Preis (3'000 Franken) erhielt ein Trendshop: Tropical Sun-

[1] Einen grossen Erfolg brachte der Weiterbildungskurs für Berufsschullehrer als potentielle Mulitplikatoren. Von 23 angeschriebenen Personen nahmen 17 teil.

set, Solothurn. Der 3. Preis (2‘000 Franken) wurde einem Zweiradhändler verliehen: Velociped aus Kriens. Die drei Preisträger zeigten geradezu idealtypisch, wie gut sich Elektro-Zweiräder mit einem gezielten Marketing verkaufen lassen.

Im Anhang 2 finden Sie den Bericht „Zufriedene Kunden als Werbeträger“, der den Wettbewerb „NewRide Händler 2003“ zusammenfasst.

Fig. 5: Preisverleihung NewRide Händler 2003

2.1.3 RoadShow

Die RoadShow besteht aus folgenden Elementen (auf allen Elementen wurden immer die zwei Logos „EnergieSchweiz“ und „NewRide“ aufgedruckt): 6x3m und 4x3m Zelt, Banner, Poster mit Infos zu den in der Schweiz verfügbaren Elektro-Zweirädern, Poster mit einer Übersicht der nötigen Fahrzeugausweise, Broschüren und Fahrzeuge. Die RoadShow wird von NewRide Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern betreut. Es bestehen drei identische RoadShows und eine weitere für NewRide Zürich.

Der professionelle und einheitliche Auftritt dieser RoadShows wurde von allen NewRide Akteuren geschätzt. Teilweise mussten sogar Anfragen von Nicht-NewRide Gemeinden für den Gebrauch der Infrastruktur abgesagt werden – die drei identischen Module sind vor allem an den Wochenenden ausgebucht.

Insgesamt wurde die RoadShow 2003 über hundert Mal eingesetzt.[2]

Fig 6: RoadShow an der Oberwalliser Auto-Ausstellung

[2] In diesem Zusammenhang wurde im Juli 2003 eine telefonische Befragung der die RoadShow betreuenden Personen durchgeführt. Vgl. http://www.newride.ch/d/index.php.

2.1.4 Kommunikation

Medienarbeit

2003 erschienen zu NewRide über 130 Medienbeiträge (+25% gegenüber dem Vorjahr) mit einer Gesamtauflage von nahezu 10 Millionen Printexemplaren. Dadurch entstanden 30 Millionen Kontakte mit Leserinnen und Lesern.

Der NewRide-Prospekt mit Händlerverzeichnis und Fahrzeugkatalog erschien erstmals zweisprachig deutsch/französisch (Auflage dt. 20‘000 franz. 3‘000).

Homepage

Das Interesse an der gegenüber dem Vorjahr nochmals attraktiver gestalteten Homepage hat stark zugenommen. 2003 fanden über 90‘000 Besuche statt. Viele dieser Besuche waren allerdings von kurzer Dauer. Durchschnittlich dauerte ein Besuch zirka 2.5 Minuten, in denen zirka 8 „Hits“ auf zirka 3 Seiten gemessen wurden.

Fig. 7: Pierre Bonhote, Gemeinderat (Neuchâtel), die Berner Regierungsrätin Barbara Egger, Miss Schweiz Nadine Vinzenz, und Robert Neukomm, Stadtrat aus Zürich als Botschafterinnen und Botschafter von NewRide.

2.1.5 Betriebe

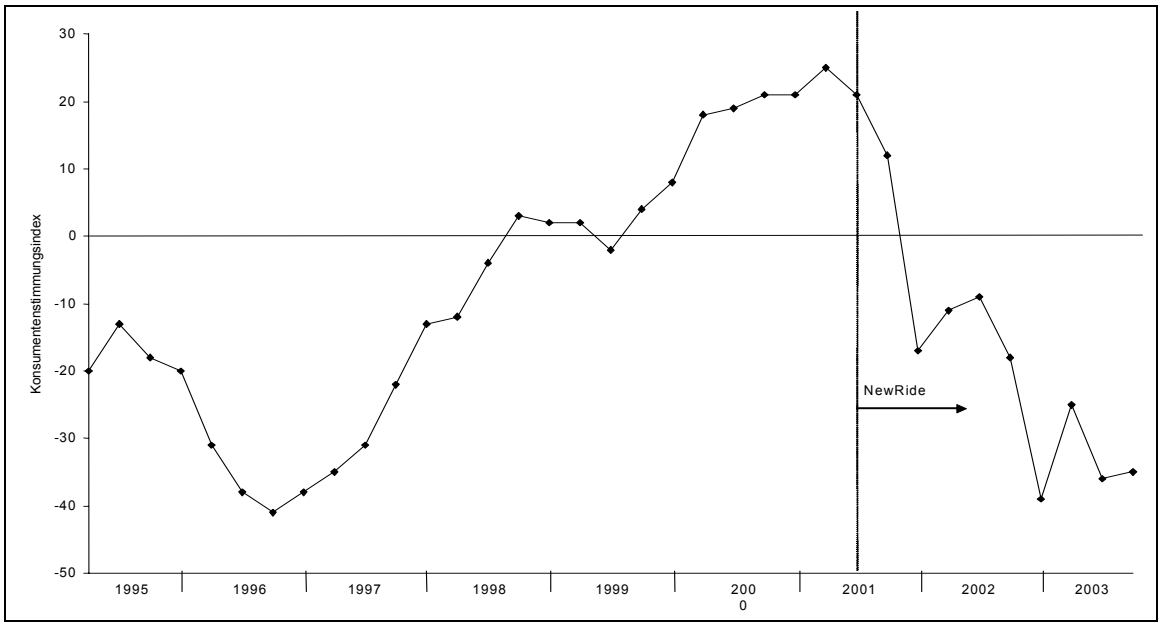
Die Aktivitäten in diesem Bereich wurden 2003 wie geplant nur noch punktuell weitergeführt beziehungsweise es wurden jene Betriebe angesprochen, mit denen im Vorjahr konkrete Massnahmen für 2003 definiert worden waren. Die Hälfte dieser Betriebe führten dann 2003 auch tatsächlich NewRide-Events durch. Es handelt sich um das Paul Scherrer Institut in Villingen, die Allianz Suisse Versicherungen in Bern und das Spital Region Oberaargau in Langenthal. Diese Anlässe waren insgesamt sehr erfolgreich, unter anderem konnten über 200 Probefahrten generiert werden.

Fig. 8: Schnupperfahrten am Paul Scherrer Institut

2.2 ERGEBNISSE

Die Entwicklung des E-Fahrzeugmarktes muss vor dem Hintergrund der in den letzten Jahren ungünstigen Konsumentenstimmung gesehen werden. Um so optimistischer stimmen die Ergebnisse von 2003.

Fig. 9: Die Entwicklung des Konsumentenstimmungsindex in der Schweiz, 1995-2003



Quelle: Bundesamt für Statistik (www.statistik.admin.ch).

2.2.1 Entwicklung des Fahrzeugangebotes

Das in den NewRide-Gebieten erhältliche E-Bike-Angebot umfasste 2003 19 Typen von sieben Marken und konnte damit gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert werden. Als wichtigste Neuerung stiess die „Flyer" C-Serie der Biketec AG auf grosses Interesse bei einem weniger sportlichen Publikum, wodurch neue Zielgruppen erschlossen werden konnten.

Eine Umstrukturierung ergab sich beim Produkt „Dolphin". 2003 erhielt dieses E-Bike die TÜV-Zulassung. Um die dadurch gegebene Chance der Entwicklung weiterer Märkte in Europa wahrzunehmen, hat Michael Kutter einen Partner gesucht und diesen in der swizzbee AG gefunden. Die swizzbee AG nimmt die Aufgaben als Herstellerin mit Einkauf, Marketing, Vertrieb und Qualitätskontrolle für die schnellen E-Bikes wahr, die neu unter der Marke swizzbee angeboten werden. Der Bereich Entwicklung mit Weiterentwicklungen der bestehenden Modelle sowie der Kreation neuer Modelle wird von Michael Kutter und Dolphin E-Bikes GmbH betreut. Die Firma Dolphin E-Bikes GmbH bleibt als selbstständiges Unternehmen bestehen und übernimmt die Generalvertretung der Elektrofahrräder der Marke swizzbee in der Schweiz. Für das gesamtschweizerische Marketing wird sie von swizzbee AG tatkräftig unterstützt. Dolphin E-Bikes GmbH wird ihre Tätigkeitsbereiche auf ihre neue Ausrichtung als Service- und Kompetenzzentrum sowie als Entwicklungsstätte fokussieren und in dieser Funktion die neue Partnerschaft unterstützen. Ab 2004 tritt der Modellname „swizzbee 50C" an die Stelle der Bezeichnung „Dolphin".

Das Angebot an E-Scootern umfasste 2003 nur zwei Produkte und muss damit als ungenügend bezeichnet werden. Für diese Fahrzeuge konnte bisher auch kein überzeugendes Händlernetz aufgebaut werden.

Die Preise der Produkte blieben in etwa konstant.

2.2.2 Fahrzeugverkäufe und ausgelöste Investitionen

2003 konnten zirka 1‘700 E-Bikes und zirka 100 E-Scooter abgesetzt werden (vgl. Figur 10). Das entspricht einer 50-prozentigen Steigerung gegenüber dem Vorjahr, wobei die Verkäufe der E-Scooter stagnierten. Auf Grund der 2002 nach Umstrukturierungen sehr angespannten finanziellen Situation im E-Bike-Markt gehen wir in Übereinstimmung mit den wichtigsten Produzenten davon aus, dass der E-Bike-Markt ohne NewRide vollständig zusammengebrochen wäre, obwohl die Produkte bei den Nutzerinnen und Nutzern sehr gut ankommen.

Insgesamt hat NewRide damit in den ersten drei Programmjahren 2‘500 Verkäufe ausgelöst. Das angestrebte Ziel von 4‘000 Verkäufen für die ersten vier Programmjahre scheint deshalb noch immer realistisch.

Mit den Verkäufen und den jährlichen Unterhaltskosten wurden damit bisher Investitionen in der Höhe von 11.675 Millionen Franken ausgelöst.[3]

Fig. 10: In der Schweiz verkaufte E-Bikes/E-Scooters 2001-2003, regional differenziert

	2001 zirka	**2002 zirka**	**2003 zirka**	**Total 2001-2003 zirka**
Verkäufe Schweiz Total	**1‘500**	**1‘200**	**1‘800**	**4‘500**
davon:				
NewRide-Gemeinden Kt. Bern[4]	200	140	180	520
Kanton Basel-Stadt[5]	-	110	110	220
Stadt Zürich[6]	-	150	200	350
Zusätzliche Verkäufe dank NewRide Total (Schätzwert)	**150**	**550**	**1‘800**	**2‘500**

2.2.3 Verkehrliche und energetische Wirkungen, Klimawirkungen

Dank dem Forschungsprojekt E-TOUR verfügt NewRide nun über sehr genaue Daten zum tatsächlichen Einsatz der Fahrzeuge und zu den substituierten Kilometer mit anderen Verkehrsmitteln.[7] Die Ergebnisse zeigen, dass mit einem elektrischen Zweirad in der Deutschschweiz jährlich zirka 900 Auto-Kilometer ersetzt wurden. Bei einem unterstellten durchschnittlichen Benzinverbrauch von 8.4l/100km (entspricht dem Verbrauch der Neuwagenflotte 2001) und einer Abschreibungszeit von 5 Jahren ergeben sich die in Figur 11 dargestellten energetischen Wirkungen. Insgesamt wurden dank NewRide bisher zirka 2‘300 Tonnen CO_2 eingespart, was ungefähr 5 Prozent der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen der betroffenen Haushalte entspricht.

---

[3] Ausgegangen wird von Anschaffungskosten von Fr. 4‘000.- und jährlichen Unterhaltskosten von Fr. 500.-.

[4] Inkl. Stadt Bern.

[5] NewRide-Gemeinde ab 2002.

[6] NewRide-Gemeinde ab 2002.

[7] Der Schlussbericht von E-TOUR wird 2004 vom BUWAL publiziert.

Die Wirkungen von NewRide beschränken sich nicht nur auf den Energieverbrauch. Elektrische Zweiräder leisten auch einen Beitrag zur Luftreinhaltung. Die NOx- und PM10-Emissionen von Motorfahrzeugen gingen bei den Haushalten mit Elektro-Zweirädern um zirka 5 Prozent zurück. Darüber hinaus sind elektrische Zweiräder leise und sparsam im Flächenverbrauch. Schliesslich sind E-Bikes auch als Beitrag zur Gesundheitsförderung geeignet, nicht zuletzt für rekonvaleszente und wenig sportliche Personen.

Fig. 11: Energetische Wirkungen der dank NewRide verkauften Fahrzeuge 2003 (1 Liter Benzin bewirkt 2.47kg CO_2-Emissionen)

	2001 verkaufte Fahrzeuge	2002 verkaufte Fahrzeuge	2003 verkaufte Fahrzeuge	Total 2001-2003 zirka
Energetische Wirkung in kWh thermisch pro km	0.67	2.45	8.01	11.13
CO_2-Einsparung in t	140.05	513.51	1680.59	2334.15

Quelle: eigene Berechnungen.

2.2.4 Kosten-Nutzen-Verhältnis

2003 beliefen sich für das BFE die Kosten pro einsparten Kilowattstunde auf 6 Rappen (gegenüber 13 Rappen im Vorjahr).

Ebenfalls relevant sind in diesem Zusammenhang die vom Programm in den ersten drei Jahren ausgelösten Investitionen von 11.675 Millionen Franken.

3 Nationale Zusammenarbeit

NewRide arbeitet eng mit den inländischen Produzenten von E-Bikes zusammen, welche den grössten Teil des Marktes für sich beanspruchen können. Darüber hinaus bestehen enge Kooperationen mit den Importeuren ausländischer Produkte sowie mit dem Händlern und den entsprechenden nationalen Verbänden.

NewRide unterstützte 2003 die Firma „Legair – Mobilitätsberatung“ welche eine Solarvignette für 50 Franken anbietet (damit kann ein durchschnittliches E-Bike 3‘000km weit fahren, vgl. www.legair.ch).

Im Rahmen eines SVI/ASTRA Forschungsauftrages werden in Zusammenarbeit mit NewRide auch die Wirkungen der finanziellen Anreize in Basel, Zürich sowie im Kanton Tessin evaluiert.[8]

4 Internationale Zusammenarbeit

Im Rahmen verschiedener europäischer Forschungsprojekte (E-TOUR, Cleaner Drive) und durch regelmässige Besuche internationaler Tagungen konnte eine intensive internationale Zusammenarbeit aufgebaut werden. Der Verlauf von NewRide wird auch im Ausland mit Interesse verfolgt. Anfragen via Email aus Deutschland, Frankreich, Italien oder der Türkei zum Elektro-Zweirad-

[8] SVI2001/519: Finanzielle Anreize für effiziente Fahrzeuge. Bearbeiter: ARGE RAPP AG, Interface Institut für Politikstudien.

Angebot sowie zu den Verkaufsorten sind nicht selten. Oft werden in den Emails die umfassenden Angaben zu Elektro-Zweirädern auf der NewRide Homepage als sehr nützlich und einmalig gepriesen.

Weiter unternehmen die beiden Schweizer Hersteller von E-Bikes vermehrt Anstrengungen, sich auch ausserhalb der Schweiz (v.a. in Deutschland) zu etablieren. Erste Erfolge zeichnen sich ab.

5 Bewertung 2003 und Ausblick 2004

Das dritte NewRide Programmjahr kann als erfolgreich bezeichnet werden. Die Verkäufe stiegen um 50 Prozent und die gesteckten operativen Ziele im Bereich des Händlernetzes und der RoadShow wurden erreicht. Dies war angesichts des wirtschaftlich relativ ungünstigen Umfeldes nicht unbedingt zu erwarten. Die E-Branche hat sich von den Rückschlägen der vergangenen Jahre erholt. Die Situation als konsolidiert zu betrachten, wäre aber wohl zu optimistisch. Es werden auch im vierten Programmjahr grosse Anstrengungen nötig sein, um den elektrischen Zweirädern den Durchbruch zu ermöglichen. Ziel ist eine Marktnische, welche gross genug ist, das Überleben der Branche längerfristig zu sichern.

Bereits jetzt ist absehbar, dass die elektrischen Zweiräder auch nach 2004 staatliche Unterstützung brauchen werden. Zu den Schwerpunkten von 2004 wird es deshalb gehören, ein Nachfolgeprogramm für die nächsten Jahre zu formulieren, welches einerseits das Erreichte nachhaltig sichert, andererseits der öffentlichen Hand erlaubt, ihre Unterstützung langsam zurückzufahren.

Mit dem Mehrjahresprogramm 2004 - 2007 werden folgende Ziele formuliert:

- Unterstützung der Anbieter mit einem Dachmarketing, vor allem in den Bereichen Bekanntmachung der Fahrzeuge und Probefahren (Schaffung von Plattformen). Gemeinden treten dabei als wichtige Partner auf.
- Stärkung des Händlernetzes: Kompetenz, Engagement, Marketing, Kundendienst.
- Integration von Elektro-Zweirädern in kommunale Mobilitätskonzepte im Hinblick auf eine langfristige Etablierung auf dem Markt.
- Vernetzung mit verwandten Produkten auf dem Mobilitätsmarkt.