



Viavelo.sg - Schlussdokumentation und Abrechnung

1. Zusammenfassung

Viavelo.sg ist ein innovative Mobilitätsprojekt, das einen unkomplizierten und nachhaltigen Velo-Lieferdienst in der Stadt St.Gallen etablieren möchte. Viavelo.sg ermöglicht es, Einkäufe in den Geschäften der St.Galler Innenstadt per Velo direkt nach Hause liefern zu lassen. Damit können auch Grosseinkäufe bequem zu Fuss oder mit dem öV erledigt werden. Die Geschäfte profitieren von einem attraktiven Zusatzservice und die Stadt profitiert von einer Reduktion des Einkaufsverkehrs in der Innenstadt.

Eine Pilotphase hat gezeigt, dass viavelo.sg technisch funktioniert und seitens Kundschaft wie auch der Partnergeschäfte grundsätzlich ein Interesse an der Dienstleistung besteht. Die Pilotphase zeigte aber auch, dass für eine dauerhafte Etablierung entscheidende Faktoren noch nicht gegeben sind. Ziel des Demonstrationsvorhabens war es daher, die Voraussetzungen zu schaffen, damit viavelo.sg in einen tragfähigen Dauerbetrieb überführt werden kann.

Im Demonstrationsprojekt konnten wesentliche Projektziele erreicht werden. So wurde ein Betreiberwechsel vollzogen (vom Profi-Velokurier hin zu einer Kooperation von zwei sozialen Institutionen), die Grossverteiler konnten als Projektpartner gewonnen werden und das Marketing wurde intensiviert. Es hat sich aber gezeigt, dass die äusseren Rahmenbedingungen in St.Gallen signifikant ungünstiger sind als in den Städten mit etablierten vergleichbaren Angeboten. Insgesamt konnten daher die für einen tragfähigen Betrieb notwendigen Lieferzahlen nicht erreicht und aufgrund der nur kleinen Kundenbasis auch kein ausreichendes Sponsoring aufgebaut werden. Das Demonstrationsprojekt konnte damit nicht aufzeigen, dass aktuell ein Velo-Heimlieferdienst in St.Gallen tragfähig betrieben werden kann.

2. Zielsetzungen

Auf Basis der Erfahrungen von langjährig erfolgreichen Betrieben und Erfahrungen aus der Pilotphase in St.Gallen wurden fünf Erfolgsfaktoren identifiziert und als Projektziele für die Demonstrationsphase definiert:

- Betreiberwechsel vollziehen
- Die Kooperation mit Grossverteilern
- Ein intensivierte Marketing
- Ein gut ausgebautes Sponsoring
- Eine breite Dienstleistungspalette, welche die Betreiber im Bereich (Velo-)Mobilität anbieten und so betriebliche Synergieeffekte nutzen können.

3. Projektdokumentation

3.1 Projektorganisation

Projektpartner	Rolle
Dreischwiibe	Antragstellerin, verantwortlich für Partnerschaften, Marketing und Buchhaltung
Projekt-Werkstatt / Velostation	Verantwortlich für den operativen Betrieb des Velolieferdienstes
Regio Appenzell AR - St. Gallen - Bodensee	Unterstützung des Projekts in den Bereichen Partnerschaften und Projektkoordination
Stadt St.Gallen	Unterstützung des Projektes in der Projektkoordination und finanzielle Unterstützung der Lieferungen aus dem städtischen Energiefonds

3.2 Ergebnisse

- Der Betreiberwechsel konnte wie vorgesehen vollzogen werden. Die angestrebte Projektorganisation wurde aufgebaut und der Betrieb operativ an die neue Organisation übergeben.
- Wie angestrebt konnten die Grossverteiler als Partner gewonnen werden. Damit war die zentrale Voraussetzung für die Durchführung des Demonstrationsprojektes gegeben.
- Das Marketing konnte intensiviert werden. Die Grossverteiler als zentrale Multiplikatoren haben das Angebot an den Verkaufsstellen aktiv beworben.

- Die Kundenbasis konnte aber nicht entscheidend vergrössert und die Umsatzzahlen entsprechend nicht ausreichend gesteigert werden (Übersicht Lieferzahlen s. Anhang).
- Mit dem Ausbleiben einer vergrösserten Kundenbasis ging auch ein zentrales Argument für einen Ausbau des Sponsorings verloren. Es ist nicht gelungen, signifikante Beiträge einzuholen.
- Aufgrund ungenügender Kundenbasis und Lieferzahlen ist es nicht gelungen, das Hauptziel, einen wirtschaftlich tragfähigen Dauerbetrieb, zu erreichen.
- Es ist bisher nicht gelungen, neben dem Hauslieferdienst die Produktpalette zu vergrössern. Durch den ausbleibenden Erfolg des Hauslieferdienst standen dazu keine Ressourcen zur Verfügung.

3.3 Erfahrungen und Erkenntnisse

- Velolieferdienste bestehen bisher vor allem in kleineren Zentrumsgemeinden (Burgdorf = 17'000 E., Langenthal = 16'000 E., Olten = 19'000 E., Aarau = 23'000 E.) mit Erfolg. In St.Gallen (= 79'000 E.) wurde im Rahmen dieses P&D-Projektes ein Velolieferdienst in einer der grössten 10 Städte der CH getestet.
- Die Lieferdistanzen sind in St.Gallen grösser als in den Kleinzentren. Dadurch sind die Produktionskosten pro Lieferung zum Teil um ein Mehrfaches höher als in kleineren Städten.
- Das Mobilitätsverhalten einer grösseren Stadt ist weniger MIV-orientiert als in den Kleinzentren. Potenzial und Zielgruppe sind für einen VLD bedeutend kleiner, Auf den Agglomerationsgürtel ausweiten lässt sich das Angebot nicht (Distanzen / Produktionskosten Velotransport wären zu hoch).
- Wirtschaftlich müsste ein Velo-Logistik-Anbieter von einer breiteren Produktpalette leben können. Es zeigt sich, dass nicht nur betriebliche Synergien im Fokus stehen, sondern auch eine Mischrechnung gemacht werden müsste, wir vermuten, dass B2B-Lieferprodukte wirtschaftlicher wären als der Velolieferdienst. Dies zeigt auch der Vergleich mit etablierten Anbietern in anderen Städten. Fast alle Velo-Logistik-Anbieter verfügen über eine Produktpalette, neben B2C-Services wie dem Heimlieferdienst werden überall auch B2B-Produkte angeboten (z.B. Liefer-Touren für Unternehmen, Recycling, etc.) In St.Gallen ist Aufbau von weiteren Produkten während der Projektlaufzeit aus Ressourcengründen nicht gelungen.
- Trotzdem, dass keine weiteren Produkte lanciert werden konnten, wurden Vorabklärungen mit Unternehmen in diese Richtung gemacht. Diese haben gezeigt, dass die Zahlungsbereitschaft bei B2B-Produkten grösser wäre als bei B2C Produkten. Für die operative Abwicklung von B2B-Produkten müsste zudem die Betriebssoftware um weitere Funktionen ergänzt werden, da die genutzte Software diese Funktionen heute noch nicht bietet.

4. Projektkosten

Die Projektkosten präsentieren sich wie in der folgenden Tabelle abgebildet.

Nr.	Beschreibung	Aufwand (CHF)	Ertrag (CHF)
1	dreischiibe		
	Geschäftsführung, Marketing, Kommunikation	20'446.00	
	Eigenleistung (Projektentwicklung - Koordination)	10'000.00	10'000.00
	Eigenleistung Rechnungsführung	4'000.00	4'000.00
2	Projekt-Werkstatt / Velostation		
	Infrastruktur / Ausrüstung	1'200.00	
	Betrieb	34'482.00	
	Eigenleistung (Projektentwicklung - Koordination)	19'000.00	19'000.00
3	Stadt St.Gallen		
	Beiträge Energiefonds		5'700.00
4	AGGLO St.Gallen - Bodensee		
	Beiträge viavelo-App	6'201.55	6'201.55
	Projektunterstützung extern	4'700.00	4'700.00
	Eigenleistung (Kommunikation)	8'000.00	8'000.00
5	Mitfinanzierung Kanton St. Gallen		
	SG12: P+D Projektbeteiligung		50'000.00
	TOTAL	108'049.55	107'601.55

(Eigenleistung ist eine Schätzung)

5. Fazit und Ausblick

- Insgesamt ist es trotz dem Erreichen einiger wichtigen Zwischenziele nicht gelungen, die Marktfähigkeit des Produktes Velo-Hauslieferdienst in St.Gallen zu zeigen. Die Voraussetzungen scheinen in der Stadt St.Gallen dafür nicht gegeben. Das Produkt Velolieferdienst wird daher per Ende Mai 2026 eingestellt.
- Die Erfahrungen und Vorabklärungen der Demonstrationsphase lassen aber ein Potenzial für B2B-Lieferprodukte vermuten. Die Weiterführung des Betriebes mit B2B-Lieferprodukten oder Dienstleistungen im Bereich Recycling ist unsicher, soll aber geprüft werden. Ziel ist es, diese neuen Produkte so eigenwirtschaftlich anbieten zu können.

St.Gallen, 07. Mai 2026

Oliver Stalder, dreischiibe

Anhang 1: Übersicht Lieferzahlen

  											
Auswertung der viaVelo Kurierfahrten Okt. 2024 bis April 2026											Apr 26
2024											
Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
									42	47	66
2025											
Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
41	36	55	53	59	64	48	53	67	73	68	65
2026											
Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
58	67	62	70*								
* Stichtag 24.04.2026, hochgerechnet auf ganzen Monat										24.04.2026/ber	