

carvelo Atlas

Ein Blick aufs Cargo-Bike: Marktentwicklung,
Potenziale und Einsatzgebiete

Impressum

© 2017 Mobilitätsakademie AG des TCS, Bern
Alle Rechte vorbehalten

www.carvelo.ch
(Aktuelle Informationen | Ergänzende Materialien | Auskunft)

Herausgeber: carvelo, c/o Mobilitätsakademie AG, Maulbeerstrasse 10, 3001 Bern, info@carvelo.ch

Publikationsdatum: August 2017
Redaktion: Jörg Beckmann, Jonas Schmid, Mirjam Stawicki, Sybille Suter
Korrektorat: Christina Haas

Inhaltsverzeichnis

Editorial	4
Einleitung	5
Hersteller-News: Viel Dynamik in der Branche	8
Facts&Figures rund ums Cargo-Bike	13
Einsatzgebiete	13
Rechtliche Aspekte und Sicherheitstipps	15
Sharing und Kosten... ..	17
12 Monate carvelo2go-Betrieb... ..	19
Ausgewählte Cargo-Bike-Angebote	20
Beispiele aus der Schweiz.....	22
Beispiele aus Deutschland	26
Beispiele aus Österreich... ..	28
Schlusswort von Dr. Jörg Beckmann	30
In fünf Schritten zum Cargo-Bike	31
„Cargo-Bikes“ by Andy Singer	32

Editorial

Zum zweiten Mal publizieren wir den carvelo Atlas - unsere erfrischende, mit zahlreichen Bildern und Infografiken illustrierte Publikation zum Thema Cargo-Bike.

Wir laden Sie ein, sich auf den folgenden Seiten über aktuelle Projekte, technische Neuigkeiten oder spannende „Facts and Figures“ aus dem Lastenrad-Universum zu informieren und sich, wenn das nicht längst passiert ist, vom Trend der Renaissance des Velos anstecken zu lassen.

Nach einführenden Worten zum Hintergrund des carvelo Atlas und der dahinterstehenden Lastenrad-Initiative „carvelo“, widmen wir die ersten Seiten der Publikation den technischen Entwicklungen in der Branche. Verschiedene Hersteller haben 2016 bestehende Modelle weiterentwickelt und neue auf den Markt gebracht.

Danach greifen wir häufig gestellte Fragen und Themenschwerpunkte rund ums Cargo-Bike auf und versuchen mittels aussagekräftiger Infografiken, Antworten zu liefern sowie ein vertieftes Verständnis der Potenziale, die dieses Mobilitätswerkzeug bietet, zu vermitteln.



Im Herbst 2015 war der Startschuss für carvelo2go. Foto: Mobilitätsakademie

wieder eine Auswahl von interessanten Projekten im deutschsprachigen Raum, die Cargo-Bikes in unterschiedlicher Art und Weise zum Einsatz bringen.

Zum Abschluss wagt Dr. Jörg Beckmann, Direktor der Mobilitätsakademie AG, den Blick in die Zukunft und positioniert das Cargo-Bike in der Mobilität von morgen.

Wir wünschen viel Spass bei der Lektüre und freuen uns wie jedes Jahr über Rückmeldungen oder Anregungen.

Ihr carvelo-Team

Danksagung: An dieser Stelle sei dem Förderfonds Engagement Migros für die Unterstützung der Arbeiten im Rahmen von carvelo gedankt.

Einleitung

Happiness to go

„Happiness to go“ – das ist der Leitsatz, den die Schweizer Lastenrad-Initiative carvelo in die Welt hinaustragen will. Das Gefühl, mit Ware oder lachenden Kindern in der Transportbox, bewegungsreich und umweltbewusst, mit frischem Wind im Gesicht, ohne Stau und Parkplatzproblem von A nach B zu gelangen. Dieses Gefühl und die Vorteile, die die Fahrt mit dem Cargo-Bike im Alltag mit sich bringt, sollen den Leuten mittels unterschiedlicher Massnahmen und Projekte nähergebracht und das Lastenrad sowohl im betrieblichen wie auch im privaten Gebrauch gefördert werden.

Ins Leben gerufen wurde die Lastenrad-Initiative von der Mobilitätsakademie AG und dem Förderfonds Engagement Migros im Juni 2015. Als Informationsplattform lanciert, entstanden rund um carvelo.ch im Laufe der letzten Monate eine Reihe von Projekten, Aktivitäten und Events, die das Stadtbild verschiedener Schweizer Städte und das Mobilitätsverhalten ihrer Bewohner bereits stark geprägt und nachhaltig verändert haben.

Events

1) carvelo camp

Als wichtiger Termin in der Agenda der Lastenrad-Community hat sich beispielsweise das carvelo camp etabliert: eine Tagung zum Thema Cargo-Bike, die einmal jährlich wichtige Beeinflusser des Lastenrad-Universums zusammenbringt und den Diskurs zu den neuesten Entwicklungen der Branche fördert. Peter Kreuder von Riese&Müller zum carvelo camp 2016:

“ Es war mir eine Freude, vor so einem interessierten und hochkarätigen Publikum sprechen zu dürfen. ”

2) carvelo cup

Ebenfalls fester Bestandteil der carvelo-Eventliste ist der carvelo cup, ein Geschicklichkeitssparcours für Familien mit Kindern, bei dem Jung und Alt auf spielerische Art und Weise mit dem Cargo-Bike in Berührung kommen.

Projekte

Teil der Lastenrad-Initiative sind auch verschiedene Piloten, Projekte und Angebote. Das Ziel ist es, in Zusammenarbeit mit verschiedenen privaten und öffentlichen Akteuren konkrete Anwendungsfelder des Cargo-Velos aufzuzeigen und zu testen. Folgende Angebote und Projekte laufen:

1) carvelo2go - die Sharing-Plattform zum Mieten von eCargo-Bikes

Das Aushängeschild der carvelo-Initiative ist das Angebot „carvelo2go“ – eine Sharing-Plattform für elektrische Cargo-Bikes der Mobilitätsakademie AG des TCS und des Förderfonds Engagement Migros. Über diese Plattform können Nutzerinnen und Nutzer in diversen Schweizer Städten und Gemeinden ganz unkompliziert und zum Stundentarif ein elektrisches Cargo-Bike, ein Carvelo, ausleihen. Das Angebot wird laufend ausgebaut (mehr dazu auf Seite 22).

“ Eine super coole Sache. An der Verkehrsampel haben mich andere Velofahrer angesprochen und sich mit mir gefreut. Ein älterer Herr hat vor Begeisterung über dieses Gefährt gewunken, obwohl ich ihn nicht kannte. Eine voll zufriedene Fahrt! Probiert das mal aus, es lohnt sich. ”

2) carvelo2go für Gemeinden

Zusammen mit dem Schweizerischen Gemeindeverband (SGV) hat die Mobilitätsakademie AG 2017 das Angebot „carvelo2go für Gemeinden“ ins Leben gerufen. Gefragt sind Pioniergemeinden, die interessiert sind, carvelo2go in ihrer Gemeinde anzubieten. Unterstützt wird das Projekt von der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität des Bundes (KOMO). Mehr Infos dazu auf der Website von carvelo2go.

3) „Mir sattlä um“

Im Bereich betrieblicher Mobilität unterstützt carvelo das Projekt „Mir sattlä um!“, das von der Stadt Bern lanciert wurde (mehr dazu auf Seite 24).

Information

Nebst dem carvelo Atlas, welcher einmal jährlich als Online-Publikation erscheint, stehen auf der Website carvelo.ch eine Vielzahl von Informationen und Argumentarien zum Thema zur Verfügung. Auch eine Modellliste mit einigen am Schweizer Markt verfügbaren Cargo-Bikes, eine Liste mit Händlern, die Cargo-Bikes in ihrem Geschäft führen sowie verschiedene Hilfsmittel zum Teilen, Mieten oder Kaufen von Cargo-Bikes können auf der Seite bezogen werden. Nicht zuletzt wird die Community regelmässig über Facebook (facebook.com/carvelo.ch) oder den carvelo-Newsletter über die neusten Entwicklungen und Projekte von carvelo informiert. Und damit nicht genug: Wir wurden in den vergangenen Monaten immer und immer wieder darin bestätigt, dass Cargo-Bikes für den heutigen (Stadt-)Verkehr ein enormes Potenzial aufweisen und bei der Bevölkerung auf viel positive Resonanz stossen. Das Thema erfährt dementsprechend auch hierzulande mehr und mehr Unterstützung seitens der Behörden und wird auch in den Medien gerne thematisiert.

Deshalb, und auch weil das carvelo-Team persönlich davon überzeugt ist, dass das Cargo-Bike im (Stadt-)Verkehr der Zukunft eine wichtige Rolle einnimmt, werden wir dieses Thema weitertreiben und möglichst viele Menschen mit der „Happiness to go“ anstecken.

Förderfonds Engagement Migros: Innovative Pionierprojekte vorantreiben

Mit carvelo haben die Mobilitätsakademie und der Förderfonds Engagement Migros 2015 eine Initiative ins Leben gerufen, die eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr sicht- und erlebbar macht. Denn viele Transportfahrten, für die heute das Auto eingesetzt wird, können problemlos auch per Lastenrad erledigt werden. carvelo2go, die Sharing-Plattform für Lastenräder, welche als Pilot von carvelo entwickelt wurde, konnte innerhalb kürzester Zeit bereits in weitere Schweizer Städte und Gemeinden expandieren.

Diese Entwicklung entspricht ganz dem Förderansatz von Engagement Migros: Um möglichst grosse Wirkung und Ausstrahlung zu entfalten, sollen Erfolgsmodelle kopiert und weiterentwickelt wer-

den. Heute (Stand August 2017) stehen schon insgesamt 120 Carvelos an 117 Standorten in 20 Schweizer Städten und Gemeinden zur Miete bereit. Am 22. September folgt mit Lausanne die zweitgrösste Stadt der Romandie.

Das schnelle Wachstum birgt Chancen, aber auch Herausforderungen, wie Alexandra Müller-Crepon von Engagement Migros erklärt. Der Förderfonds hat jüngst entschieden, carvelo2go in den kommenden drei Jahren beim Auf- und Ausbau des Angebots zu unterstützen. Die Partnerschaft fokussiert in erster Linie auf die Frage, wie Cargo-Velos noch besser in die Alltagsmobilität der Schweizer Bevölkerung integriert werden können.

“ Unser Ziel ist es, dass die Leute irgendwann ganz automatisch auch ans Lastenrad denken, wenn sie sich überlegen, wie sie von A nach B kommen. ”

sagt Müller-Crepon. Von alleine ändern sich Gewohnheiten aber nicht. «Eine strategische Massnahme zielt beispielsweise darauf ab, carvelo2go mit anderen Mobilitätsplattformen privater und öffentlicher Verkehrsanbieter zu verknüpfen», so Müller-Crepon. «Das erfordert auch Investitionen in die IT-Infrastruktur.»

Während es bei carvelo primär darum ging, Cargo-Velos in der Schweiz bekannter zu machen und ein Kompetenzzentrum aufzubauen, verfolgte carvelo2go von Beginn weg das Ziel, eine alltagstaugliche Sharing-Plattform anzubieten, deren Betrieb mittelfristig zunehmend über die Mieteinnahmen finanziert werden kann.

Die Erarbeitung eines nachhaltigen Geschäftsmodells ist denn auch ein weiteres Ziel der Partnerschaft zwischen Engagement Migros und den Plattformbetreibern der Mobilitätsakademie. «Das Projekt steckt derzeit gewissermassen in der Adoleszenz», sagt Alexandra Müller-Crepon. «Das Konzept funktioniert, erste Erfolge wurden erzielt, aber noch ist viel Arbeit nötig, um ein solides Businessmodell daraus zu formen».¹

¹ Der Text zum Förderfonds Engagement Migros wurde vorab auf deren Website publiziert: www.engagement-migros.ch

Förderfonds Engagement Migros

Der Förderfonds Engagement Migros ermöglicht Pionierprojekte im gesellschaftlichen Wandel, die neue Wege beschreiten und zukunftsgerichtete Lösungen erproben. carvelo2go ist eines dieser unterstützten Projekte im Themenschwerpunkt Mobilität. Die Begründung: Unsere Lebensqualität und individuelle Entfaltung gründet massgeblich auf der Mobilität von Mensch und Ware. Doch Mobilität stösst an ihre Grenzen: Engpässe auf Strasse und Schiene verlangen neue Lösungsansätze. Verkehr verursacht zudem Emissionen, welche der Umwelt schaden und die Lebensqualität beeinträchtigen. carvelo lotet die neuen Potenziale und Herausforderungen aus und versucht, Modelle der geteilten Mobilität zu etablieren.

Weitere Infos: www.engagement-migros.ch



Unterwegs mit einem Lastenrad von carvelo2go. Foto: John Patrick Walder

Hersteller-News: Viel Dynamik in der Branche

Auf den folgenden Seiten präsentieren wir einige wichtige, spannende Produkte aus der Lastenrad-Branche. Im letzten Jahr kamen viele Neuerungen hinzu, mit z.T. starker Tendenz zur Ausdifferenzierung der Modelle. So haben bspw. Riese&Müller mit dem Packster und Urban Arrow mit dem Shorty ihr Portfolio durch neue Modelle ergänzt.

Daneben haben 2016 auch neue, innovative Produkte den Markt belebt und bereichert, ein Beispiel dafür ist das Trike mit Neigetechnik namens CD1 aus dem Hause HNF Heisenberg. Diesem Fahrzeug ist auf den ersten Blick anzusehen, dass es nicht primär vom Fahrrad her angedacht wurde, sondern sich mit seiner Erscheinung und seiner Konstruktion in einem Bereich zwischen Velo und Automobil positioniert, ein echtes „Car-Velo“ eben!

Drei Fragen

Wie kamst du auf das Cargo-Bike?

Als junger Vater zog ich meine Tochter 2006 mit einem Leggero-Anhänger durch die Stadt. Die Situation missfiel mir derart, dass ich sofort den Import von Bakfietsen auf die Beine gestellt habe. Seit dem setze ich mich für ein Umdenken ein.

Welches Cargo-Bike fährst du am liebsten und was tust du damit?

Ich fahre privat ein „Urban Arrow Shorty“ mit Bosch CX-Motor. Mit diesem „Kurz-Cargo“ habe ich mit dem Velo-GA alle Freiheiten. Normale, längere Cargo-Bikes werden ja in der SBB nicht geduldet. Das „Shorty“ aber ist mit seinen 195 cm Länge gerade noch „amtlich“ geduldet. Ich setze es ein für Kurz- und Mitteldistanzen. Von der Aktentasche bis hin zur Gartenerde wird alles befördert.

Welches sind die Trends in der Branche?

Im Allgemeinen lässt sich ein Trend dahingehend ausmachen, dass alle wirklich relevanten Cargo-Bike-Hersteller sich mit grossem Engagement für eine Verbannung von infarktösen Lieferwagen-Verkehr in den Städten einsetzen. Newcomer aus Schweden wie Velove revolutionieren mit ihren mehrspurigen und dennoch sehr agilen Konzepten die Logistik-Branche ebenso wie der Branchenprimus Urban Arrow.

Unser Tipp

Vor dem Kauf ausgiebig testen, da sich nicht jeder mit dem Fahrverhalten eines Cargo-Bikes anfreunden kann. Ein stabiler Ständer zum einfachen Be- und Entladen ist ein Muss. Wer gerne sportlich fährt, ist mit einem zweirädrigen Cargo-Bike besser bedient. Wer häufig schwere Lasten transportiert, für den sind drei Räder ideal. Gute Cargo-Bikes kosten ab etwa 4'000 Franken, wobei sich die Ausstattung mit einem Elektro-Antrieb lohnt. Wichtig sind in der hügeligen Schweiz auch gute Bremsen. Vor dem Kauf überlegen, wo ich das Cargo-Bike zu Hause abstelle.



Sjoerd van Rooijen, Experte für Cargo-Bikes

Die Abmessungen der Gefährte werden immer interessanter - grössere Bestellungen von niederländischen Grossisten zeugen von der ernst zu nehmenden Wettbewerbsfähigkeit der Bikes. Wir verfolgen die Entwicklung mit grosser Freude.

Das Interview wurde im Mai 2017 schriftlich geführt.

Shorty: die kürzere Variante

Mit der Präsentation vom neuen SHORTY anlässlich der Eurobike 2016 hat Urban Arrow einmal mehr bewiesen, dass es nicht immer nur grösser und länger sein soll, sondern ein branchen-unübliches Downsizing auch sehr interessant sein kann. Das SHORTY ist mit einem Radstand von 145 cm nur 30 cm länger als ein normales Stadtrad. Die 30 cm Mehrlänge lassen das kurze Cargobike noch immer wie ein „normales“ Velo fahren. Der Nutzinhalt des Lademoduls aber ist mit 158 Liter so gross wie bei einem Kleinwagen - ideal also für Organisationen und Zustellbetriebe.

Das SHORTY baut auf demselben Hinterbau auf wie alle anderen Urban Arrow-Modelle. Der vordere Teil des Velos ist aber wesentlich kürzer, und die Lenkung wird per unter dem Cargo-Abteil geführten Lenkstange bewerkstelligt. Die grossen Vorteile beim SHORTY sind die kompakten Abmessungen und das überaus agile Handling - trotz Mehrlänge. Auch ungeübte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Zustellbetrieben oder Organisationen, wie Kurierbetriebe, Spitem-Dienste oder Ärztezentren, haben mit dem Fahrverhalten leichtes Spiel.

Das geräumige Cargo-Abteil des Shorty ist aus wetterfestem LKW-Planen-Material ausgeführt. Ein doppelter Klappboden, der verschlossen werden kann, schützt Gepäckstücke auf Höhe des Akkus vor direkten Wettereinflüssen. Wer den Klappboden zur Sitzbank zurückfaltet kann damit gar Kinder transportieren.

> Fotos sowie Hersteller-Infos:
www.urbanarrow.com



Packster: Modularität neu gedacht

2016 lancierte der eBike-Bauer aus Weiterstadt mit dem Modell „Packster“ den gespannt erwarteten grossen Bruder des „Loads“. Das Packster setzt dort an, wo der Load an seine Grenze kam: bei der beschränkten Transportkapazität. In der Tat ist die Basis Box des Packsters ganze 15cm breiter als die des Loads und ermöglicht so die Platzierung von Stapelboxen in der Standardgrösse 60 x 40cm in Querrichtung. Bei der längeren Packster-Version 80 - die Basis Version nennt sich Packster 60 - passen sogar zwei Stapelboxen quer hintereinander in die Transportkiste.

Die gute Nachricht für die Fans des bisherigen Produktes von Riese&Müller ist: Mit dem grossen Bruder Packster sind sehr wenig Abstriche punkto Fahrkomfort in Bezug zum Load in Kauf zu nehmen. Das Packster lässt sich ähnlich sportlich in die Kurven manövrieren und bietet eine erstaunliche Laufruhe. Schläge auf das Hinterrad werden über die Sattelfederung effektiv absorbiert.

Einen sehr innovativen Ansatz haben die Entwickler von Riese&Müller gefunden, um eine maximale Modularität der Transportbox zu erzielen. Deren Seitenwände sind nicht etwa fest verschraubt, sondern werden gesteckt und mit einem Spannriemen zusammengehalten. Somit sind sie bei Gütern mit Überbreite im Nu entfernt, wobei die Lasten anschliessend mit demselben Spannsatz festgezurt werden können - clever!

> Fotos sowie Hersteller-Infos:
www.r-m.de



Nihola: das royale Trike

In Dänemark ist auch die Königsfamilie mit dem Cargo-Bike unterwegs. So wurde Prinzessin Mary schon vermehrt auf der Ausfahrt mit ihren Kindern gesichtet, wie verschiedene Paparazzi-Fotos belegen. Das Modell? Natürlich der einheimische, dreirädrige Klassiker Nihola!

Das Nihola ist ein gutmütiges und solides Familien-Cargo-Bike. Es bietet in der Basis-Ausführung der geschwungenen Transport-Box Platz für 2 Kinder. Mit seinen 2 Metern ist das Nihola um einiges kürzer als viele einspurige Cargo-Bikes und kann so problemlos ohne „Überlänge“ auf öffentlichem Grund abgestellt werden. Die Steuerung erfolgt nicht etwa wie bei den Christianias und Babboes durch ein Ausschwenken der Box mittels vertikaler Achse, sondern durch das Anwinkeln der Räder. Je nach Schaltungstyp wird das Nihola am Rückrad mit Felgen- oder Rücktrittsbremse ausgeliefert. Die Vorderräder sind mit Rollerbrakes ausgerüstet. Interessenten für ein Nihola sollten sich bewusst sein, dass dieses Bremskonzept im Vergleich zu den Scheibenbremsen der qualitativ hochstehenden, einspurigen Cargo-Bikes deutlich weniger Leistung erbringt.

Neben der Familien-Ausführung mit zahlreichen Accessoires wie Gurtsysteme oder Babyschale. Auch gibt es das Nihola als Spezialdreirad für ältere oder behinderte Menschen sowie als Rollstuhl- oder sogar Hundetransporter. Möchte man mit einem motorisierten Nihola durch die Gegend flitzen, hat man die Wahl zwischen einem dänischen Promovec Hinterradnaben-Motor oder einem Aufrüsten mit dem Bionix-System.

> Fotos sowie Hersteller-Infos:
www.nihola.com



Bakfiets: die Grand Old Dame

Gross ist der Fanclub des Bakfiets, des holländischen Klassikers mit der unverkennbaren Holzbox. Lanciert von einem engagierten Vater, der für den Transport seiner Kinder mit den bestehenden Lösungen nicht zufrieden war, hat das Bakfiets inzwischen vielen Familien das Leben erleichtert – dies übrigens auch der treffende Claim der Marke: „Makes life easier“.

Produziert werden die Bakfiets (inklusive Rahmen!) seit 20 Jahren in Holland und Belgien und haben sich zum meistverkauften Cargo-Bike gemausert. Die Produktion in Holland schlägt sich im hohen Qualitätsstandard nieder. So hört man oft von den Bakfiets-Anhängern, das Bike könne nicht kaputtgehen. Das Erscheinungsbild des Bakfiets, geprägt durch die Holzbox sowie die Brooks-Griffe und -Sattel, trifft den aktuellen Vintage-Trend perfekt.

Nachdem die Bakfiets über Jahre mit einem eigenen Antrieb des Herstellers Azor ausgerüstet wurden, welcher definitiv nicht alle Geschmäcker befriedigt, schaffte Bakfiets 2016 einen Sprung punkto Elektrifizierung mit dem Einbau des Shimano Steps Systems. Die „Kisten-Velos“ sind damit neu mit dem bewährten 36 Volt-Motor unterwegs, bieten eine Schiebhilfe und können mit verschiedenen Schaltsystemen ausgerüstet werden. Eine wichtige Info an Zwillingseletern: Gemäss unbestätigten Berichten soll das Bakfiets das einzige zweirädrige Cargo-Bike auf dem Markt sein, das die Montage von zwei Babyschalen gleichzeitig ermöglicht.

> Fotos sowie Hersteller-Infos:
www.bakfiets.nl



Douze: der elegante Franzose

Bereits seit einiger Zeit macht eine Cargo-Bike-Manufaktur aus dem Burgund von sich reden, die mit einigen nennenswerten Features und Innovationen beeindruckt. Äusserlich bestechen die Douze Cycles durch ihr elegantes, geschwungenes und für ein Lastenrad vergleichsweise filigrane Design.

Einen eigenständigen innovativen Weg beschreibt Douze mit der Seilzuglenkung, die zweierlei Vorteile bietet: Erstens ermöglicht dieses einen Einschlag des Vorderrades von bis zu 75° und damit engere Kurvenradien als mit anderen Cargo-Bikes; zweitens ist es dank der Seilzuglenkung und einer speziellen Rahmenkonstruktion möglich, den Vorderteil des Bikes innerhalb weniger Minuten vom Rest zu trennen. Damit lässt sich ein Douze in zwei Teilen ganz einfach auch in einem kleinen Auto transportieren und mit beliebigen Vorbauten kombinieren. Zu haben gibt es den Vorderteil des Rads nämlich in drei verschiedenen Grössen: 40, 60 und 80 cm. Mehr Modularität geht nicht!

Erwähnenswert sind schliesslich die ausgereiften Accessoires für den Kindertransport, die für die Family-Ausführung des Douze angeboten werden. Die Ausfertigung der Kindertransportbox aus widerstandsfähigem Blachenmaterial, die gut gepolsterte Sitzbank und Rücklehne sowie das Gurtsystem überzeugen. Das Highlight ist jedoch das Canopy – das Regenverdeck – welches durch zwei Luftröhren stabilisiert wird, die im Nu mit der Velopumpe aufgeblasen werden können. Alle Douze-Modelle sind sowohl unmotorisiert als auch mit BionX-Antrieb oder Go Swiss Drive System zu haben.

> Fotos sowie Hersteller-Infos:
www.douze-cycles.com



CD1: das deutsche Schwergewicht

HNF Heisenberg ist der erste deutschlandweite eBike-Direktvertrieb. Die eBike Marke aus Berlin-Brandenburg mit einem ganzheitlichen Elektromobilitätskonzept steht für eine designorientierte und technikaffine Zielgruppe mit hohem Qualitätsanspruch.

Die eBike-Marke aus Berlin-Brandenburg entwickelt und baut bereits seit 2008 neuartige eBike Konzepte. So hat HNF Heisenberg etwa das CD1 im Sortiment. Das zulässige Gesamtgewicht des CD1 liegt bei sensationellen 280 kg und das bei einem Eigengewicht von lediglich 45 kg. Abzüglich eines Fahrers können Lasten von bis zu 120 kg transportiert werden. Dank der Neigetechnik ist selbst bei voller Zuladung immer noch eine hohe Stabilität vorhanden. Das CD1 bleibt in allen Situationen beherrschbar.

Das CD1 ist mit zwei verschiedenen Radständen und Ladeflächenlängen verfügbar. Entweder mittel oder lang, je nach Anforderungen. So können etwa 500 Liter Gepäckvolumen aufgeladen werden und der Phantasie, was transportiert wird, sind keine Grenzen gesetzt.

Über ein standardisiertes Schienensystem links und rechts der Ladefläche lassen sich einfach und variabel verschiedene Transportaufbauten auf dem CD1 befestigen. Von einer einfachen Gitterbox zum Ladungstransport bis zum geschlossenen Kindersitz lässt sich das eBike auf individuelle Anforderungen anpassen. Und auch mit der Design-Holzplatte als Basisaufbau ist man jederzeit zum flexiblen Transport elegant unterwegs.

> Fotos sowie Hersteller-Infos:
www.hnf-heisenberg.com



Facts&Figures: Einsatzfelder des Cargo-Bikes

Die untenstehende Grafik klassifiziert die möglichen Anwendungen von Cargo-Bikes in Bezug auf die Faktoren „privat/betrieblich“ und „Personen-/Warentransport“. Damit soll aufgezeigt werden, wie vielfältig die Einsatzfelder dieses Mobilitätswerkzeugs sind. Zu jeder Anwendung wird ein Beispiel

aus der Schweiz genannt und die Koordinaten der jeweiligen Auskunftspersonen angegeben. Zögern Sie nicht, mit diesen Betrieben direkt Kontakt aufzunehmen, um mehr über die konkreten Erfahrungen, Chancen und Herausforderungen des Cargo-Bike-Einsatzes zu erfahren.

betrieblich

Warentransport



Velokuriere
z.B. Velocité Lausanne
Tristan Cordonier
info@velocite.ch



Paketdienste
z.B. UPS Schweiz



Catering
z.B. Zum guten Heinrich
Lukas Bühler
kontakt@zumgutenheinrich.ch



Bauämter
z.B. Bauamt Würenlingen,
Igor Grasic
info@wuerenlingen.ch



Events
z.B. Shnit Kurzfilmfestival
Anja Vogel
partner@bern.shnit.org



Bäckereien
z.B. Bread-à-Porte
Patrick Bohnenblust
hallo@bread-a-porter.ch



Handwerk/Dienstleistung
z.B. Gärtnerei Blattwerk
Mario Veraguth
info@blatt-werk.net

privat



Einkauf
z.B. 51% der carvelo2go-Nutzer



Freizeit
z.B. Grillade, Ski-, Golf- oder
Fischerausrüstung, Grillade



Verein / Event / Promo
z.B. Verein Radiesli, Michael Bock,
michl@posteo.de



Entsorgungsfahrten



Wohnungswechsel

Personen- und Tiertransport



Mobilitätseingeschränkte Personen
z.B. Sjoerd van Rooijen
sjovanroo@gmail.com



Taxidienste
z.B. Rikschataxi Schweiz AG
Pascal Nydegger
info@rikschataxi.ch



Kindertagesstätte
z.B. Kita Matahari Bern
Darina Hürlimann
kontakt@kita-matahari.ch



Hundetransport
z.B. Polizei Lausanne
police@lausanne.ch



Tagesausflüge mit betagten Personen

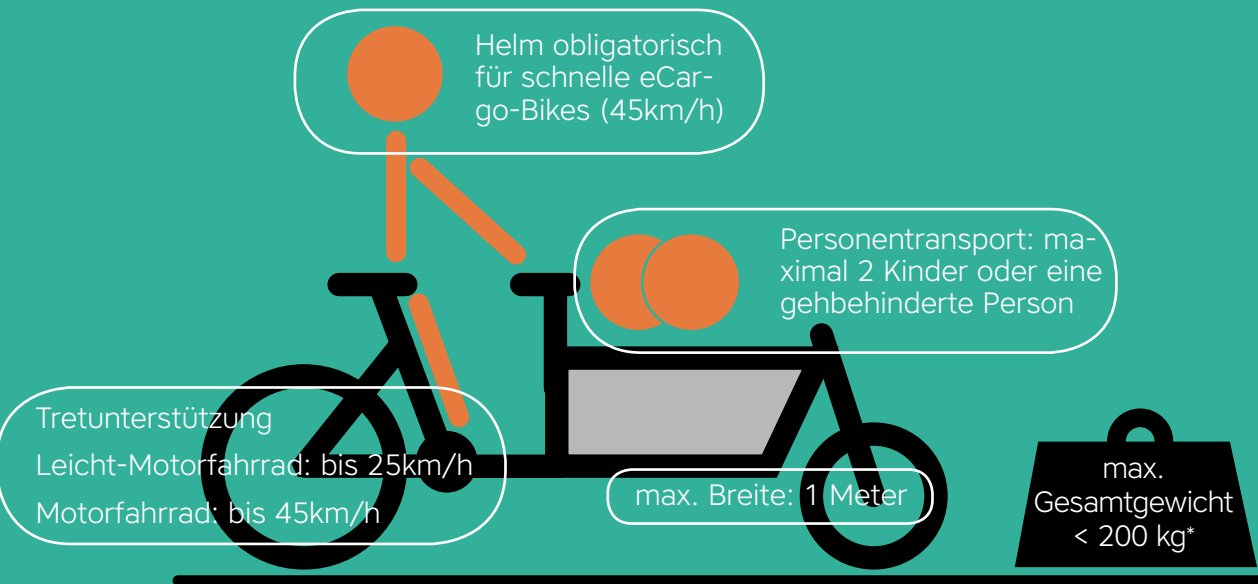


Transport von Tieren



Transport von Kindern
z. Bsp. 27% der carvelo2go-Nutzer

Rechtliches



* gilt für die Kategorien Leicht-Motorfahrrad und Motorfahrrad, also für schnelle und langsame eBikes

Quelle: Mobilitätsakademie

Sicher unterwegs

- 1. Einen Helm anziehen, gilt insbesondere für Kinder.
- 2. Zuerst eine Runde auf sicherem Gelände und ohne Zuladung absolvieren.
- 3. Blick nicht auf das Vorderrad, sondern in die Ferne richten.
- 4. Sich auf den grösseren Kurvenradius einstellen.
- 5. Absätze wie Trottoirränder langsam und vorsichtig befahren.
- 6. Langsam in die Kurve, wenn der Belag nass oder rutschig ist.
- 7. Transportgut festbinden, damit es während der Fahrt nicht rutscht.
- 8. Beim Einsteigen der Kinder sicherstellen, dass das Bike richtig auf dem Ständer steht und nicht kippen kann.
- 9. Kinder immer angurten.
- 10. Leuchtwesten / -elemente tragen.

Rechtliches

Rechtliche Basis für elektrische Cargo-Bikes bilden die Bestimmungen für eBikes. Je nach Tretunterstützung fallen die Cargo-Bikes in eine der nachfolgenden Kategorien, für die unterschiedliche Regeln gelten.

Kategorie						
	Leicht-Motorfahrrad (Art 18b VTS)		Motorfahrrad (Art 18a VTS)		Kategorie (Art 14 Bst. V VTS)	
Tretunterstützung	bis 25 km/h		bis 45 km/h		bis 25 km/h	
max. Nennleistung	bis 0.5 kW		bis 1.0 kW		bis 2.0 kW	
max. Gesamtgewicht	200 kg		200 kg		450 kg	
max. Breite	1m		1m		1m	
Helmtragepflicht	nein		ja		nein	
Zulassung durch Behörde	nicht erforderlich		erforderlich		erforderlich	

Quelle: nutzrad.de

Facts&Figures: Sharing-Formen und Kosten

Carsharing? Velosharing? Carvelo-Sharing!

carvelo2go ist ein kollaborativer Mobilitätsdienst, welcher sich zwischen Car- und Bikesharing positioniert. Die Parallelen zum Carsharing punkto Nutzungsmuster sind aber klar stärker.



Bike-Sharing



Cargo-Bike-Sharing

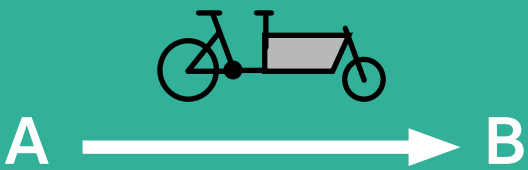


Mobility Carsharing

Nutzungsform	A nach B	A nach A	A nach A
Zugang	spontan	vorgängige Reservation	vorgängige Reservation
Häufigkeit	täglich	wöchentlich oder seltener	wöchentlich oder seltener
Dauer	wenige Minuten bis Stunden	wenige Stunden bis Tage	wenige Stunden bis Tage
Fahrzeuge pro Station	oft 10 und mehr	1-3	variabel

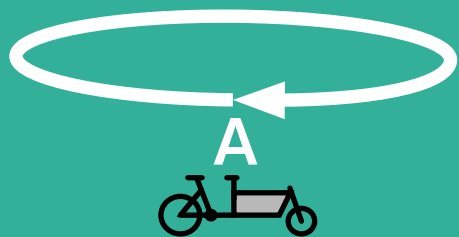
free-floating

Das Velo steht dort, wo der letzte Kunde es abgestellt hat. Man ortet das Velo per Handy.



stationsbasiert

Das Velo wird an einer Station in der Nähe abgeholt und wird dorthin zurück gebracht.



Unser Tipp

Ein Cargo-Bike ist um ein Vielfaches günstiger als ein Kleinwagen. Markante Unterschiede zugunsten des eCargo-Bikes ergeben sich sowohl bei den Abschreibungskosten als auch bei den Versicherungs-, Parkplatz- und Betgebühren.

Kilometerkosten, Ausgangslage

Für die Berechnung der Kostenprognose haben wir ein elektrisches Cargo-Bike gewählt, mit einem Anschaffungspreis von 5'000 Franken. Wir fahren jährlich voraussichtlich rund 3'000 km. Amortisiert man die Anschaffung über eine Dauer von acht Jahren, ergeben sich nachstehende Zahlen.

	Auto	Cargo-Bike
Neupreis (CHF)	25'000	5'000
Jährliche Gesamtleistung (km / Jahr)	15'000	3'000

Fixe Kosten pro Jahr in CHF

Abschreibung (auf 8 Jahre)	3'125	625
Versicherung	1'000	0
Garage / Parkplatz	1'500	0
Fahrzeugpflege	400	50
Total jährliche fixe Kosten	6'025	675

Variable Kosten pro 1'000 km in CHF

Treibstoffkosten	1'305	20
Reifenkosten	460	100
Service und Reparaturen	1'000	500
Total jährlich variable Kosten	2'765	620

Total jährliche Kosten	8'790	1'275
-------------------------------	--------------	--------------

Quelle: Mobilitätsakademie

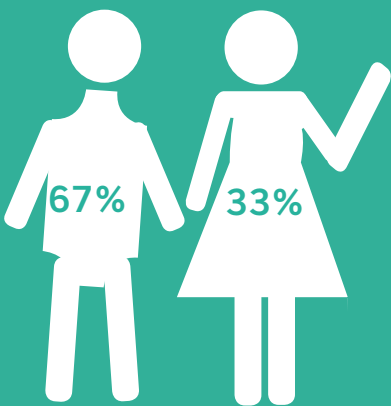
Nutzerbefragung

2016 wurde eine Nutzerbefragung durchgeführt. Ziel dieser Befragung war es, einen ersten Einblick in das Verhalten sowie das Profil von carvelo2go-Nutzern zu erhalten. Von den damals 2'500 registrierten Nutzerinnen und Nutzern haben 413 den Fragebogen komplett ausgefüllt. Die Ergebnisse im Überblick:

- Das Angebot spricht überwiegend junge Menschen an. Die Hälfte ist zwischen 25 und 44 Jahre alt. Ein Drittel davon sind Frauen. Fast 80 Prozent verfügen über einen hohen Bildungsgrad und knapp über die Hälfte leben in der Haushaltsform „Paar mit Kindern“.
- Viele nutzen ganz bewusst einen Mix verschiedener Mobilitätsformen (Privatauto, Carsharing, öV und E-Bike) und können damit ihre Mobilitätsbedürfnisse optimal abdecken. Gerade die Unkompliziertheit des Angebots von carvelo2go wird dabei von vielen geschätzt.
- Das Carvelo wird sowohl für kurze Fahrten als auch für mehrtägige Ausflüge im urbanen Raum benutzt. Häufigste Einsatzzwecke: Einkauf (50%) und Kindertransport (33%).
- 35% aller Nutzerinnen und Nutzer ersetzen mit carvelo2go den motorisierten Individualverkehr: eigenes Auto (19%), Mobility Carsharing (16%).

Nutzerprofil

80%
Hoher Bildungsgrad



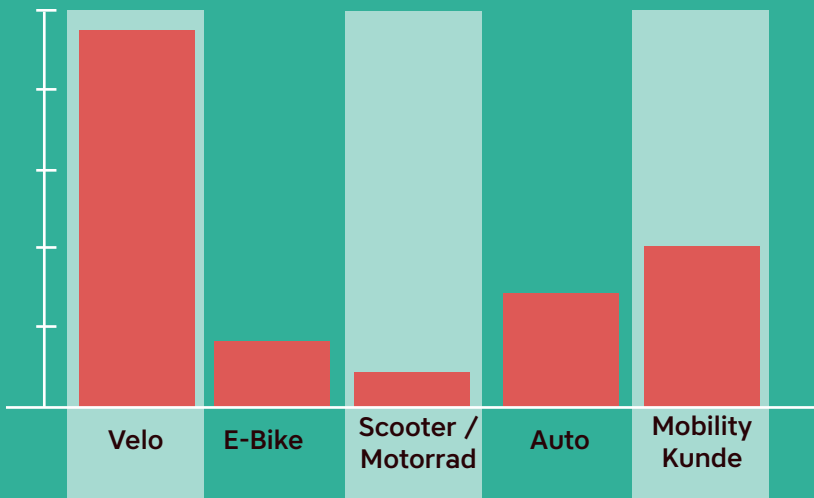
Mehr als 50%

25 - 44
Alter

+

mit Kindern
Haushaltsform

Besitz



Wichtigste Nutzungszwecke



50%
Einkauf/Besorgungen



33%
Kindertransport

Quelle: Mobilitätsakademie

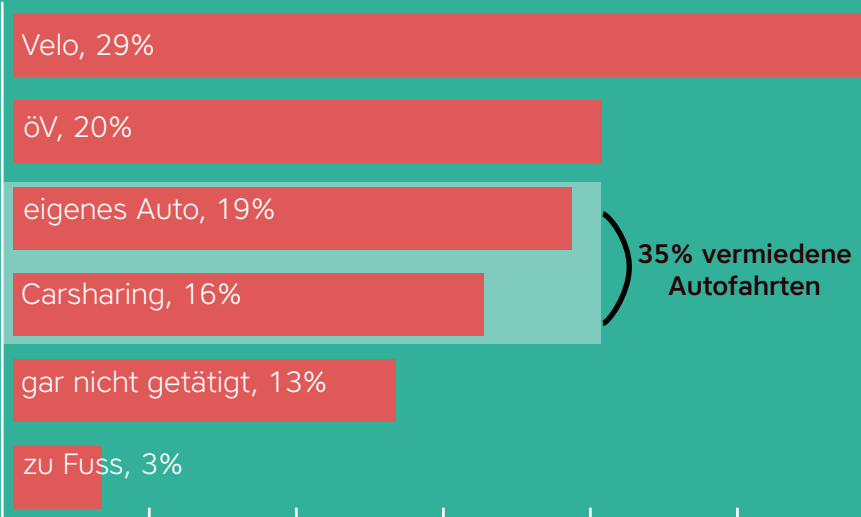
Fahrten

5000
Mieten/Jahr

20 x
energiefreundlicher
als ein Kleinauto

Anstelle des Carvelos wurden vorher folgende Verkehrsmittel genutzt:

Modalshift, in Prozent

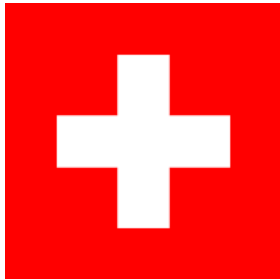


Quelle: Mobilitätsakademie

Ausgewählte Cargo-Bike-Angebote



- Konstanz: TINK, S.25
- Köln: Donk-EE, S.26
- Hannover: Hannah, S. 26
- Tübingen: VeloCARRIER, S.25



- Bern, Basel, Luzern, Zürich und in 15 weiteren Städten und Gemeinden: carvelo2go, S.21
- Bern: Mir sattlä um, S.23
- Solothurn: Collectors, S.24
- Lausanne: EPFL, S.24
- Wil: Hauswartsdienste, S.23



Im deutschsprachigen Raum gibt es zahlreiche Cargo-Bike-Projekte und -Initiativen. Die nachfolgenden Seiten enthalten ausgewählte Beispiele.



- Innsbruck: Lara, S.28
- Vorarlberg: Pedalpiraten, S.27
- Wien: Rita bringt's, S.27

Beispiele aus der Schweiz

carvelo2go - die Sharing-Plattform für elektrische Cargo-Bikes

carvelo2go.ch wurde im Herbst 2015 in Bern als Pilotprojekt von carvelo, der Schweizer Lastenradinitiative, ins Leben gerufen. Seither hat sich einiges getan und carvelo2go hat sich weg von einem Pilotprojekt hin zu einem ernstzunehmenden Sharing-Angebot entwickelt. In 19 Schweizer Städten und Gemeinden sind Stand Juli 2017 über 120 elektrische Cargo-Bikes buchbar, der Nutzerstamm zählt stolze 4'500 Nutzerinnen und Nutzer, Tendenz steigend. Laufend werden weitere Städte und Gemeinden ins carvelo2go-Netzwerk aufgenommen: Am 22. September folgt die Lancierung in Lausanne, mit 25 Standorten.

2017 wurden weitere Investitionen in die IT getätigt – ab Mai wurde ein Online-Payment realisiert und ab August ist eine App verfügbar.

Wie carvelo2go funktioniert, ist rasch erklärt: Man registriert sich auf der Website carvelo2go, sucht sich das gewünschte Carvelo aus, reserviert es, fährt zum Host, nimmt das Bike entgegen und gibt es nach getaner Transportarbeit auch wieder dort zurück. Das Ganze kostet fünf Franken Buchungsgebühr sowie zwei Franken pro Stunde. In der Nacht zwischen 22 - 8 Uhr entfällt der Stundenta-

rif. Mit einem Halbtax-Abo von carvelo2go bezahlt man für jede Buchung nur den halben Preis. Das Abo kostet CHF 90.- pro Jahr und lohnt sich damit schon ab 5 Tages- oder 3 Wochenendnutzungen.

Als neuer nationaler Partner von carvelo2go konnte neben dem TCS, dem Förderfonds Engagement Migros sowie EnergieSchweiz die Schweizerische Post gewonnen werden.

Weitere Infos: www.carvelo.ch

Buchungsplattform: www.carvelo2go.ch

Facebook: facebook.com/carvelo.ch



Mir sattlä um! – eCargo-Bikes im Berner Wirtschaftsverkehr

Im Rahmen des Pilotprojekts «Mir sattlä um!» testeten neun Berner KMU aus unterschiedlichen Branchen den Einsatz von eCargo-Bikes. Das Projekt der Fachstelle Mobilitätsberatung der Stadt Bern ermöglichte den Unternehmen 2016 den kostenlosen Zugang zu Lastenvelos nach Wahl. Ziel des Projekts war es, mittels Begleitforschung den Einsatz und die Potenziale der Transportvelos im Wirtschaftsverkehr zu untersuchen.

Das Projekt ist Ende November 2016 ausgelaufen und wurde inzwischen ausgewertet. Das Amt für Umweltschutz zieht eine positive Bilanz. Das Lastenrad stellt aufgrund seiner Leistungsfähigkeit (Transportkapazität, Motorisierung) für betriebliche Fahrten im Stadtperimeter eine taugliche Alternative zum Auto dar. Sechs Unternehmen haben „ihre“ Cargo-Bikes vergünstigt erworben und ersetzen damit ihre Firmen-Lieferwagen.



Ein Berner KMU transportiert seine Harassen mit einem Cargo-Bike, Foto: Beat Schweizer

Nach den positiven Erfahrungen ging das Projekt im Juli 2017 in die zweite Runde: Zehn weitere Berner KMU erhalten ein eCargo-Bike zum Testen. Die Projektdauer wurde auf ein Jahr ausgedehnt. Der Einsatz und die Potenziale werden erneut mittels Begleitforschung untersucht, ausgewertet und mit den letztjährigen Resultaten verglichen.

Weitere Infos: www.carvelo.ch



**Amt für Umweltschutz,
Stadt Bern, Peter Schild,
peter.schild@bern.CH**

Energiestadt Wil - eCargo-Bikes als Dienstfahrzeuge

Der Energiebeauftragte der Stadt Wil (SG) beschaffte für die Angestellten der Technischen Betriebe Wil ein eCargo-Bike, das während der Sommermonate allen Bewohnern von Wil im Rahmen von „Bike4Car“ zur Verfügung gestellt wurde. Das angeschaffte Cargo-Bike wurde dann öfters anstelle des Familienautos genutzt und ersetzte so private und geschäftliche Autofahrten.

Das eCargo-Bike wurde nach der Aktion „Bike4Car“ von Angestellten der Stadt Wil und der Technischen Betriebe Wil getestet, u.a. vom städtischen Hausdienst. Die Hauswarte besaßen keine eigenen Dienstfahrzeuge und die gesamte Abteilung wurde 2016 umstrukturiert. Diese Umstände galten als Chance für ein neues Dienstfahrzeug.

Aufgrund der positiven Erfahrungen des zuständigen Hauswarts mit dem eCargo-Bike in der Praxis beschaffte die Abteilung Hochbau der Stadt Wil im Herbst 2016 mit der finanziellen Unterstützung der Technischen Betriebe Wil und der Energiestadt Wil zwei weitere eCargo-Bikes. Die



Ein Hauswart der Stadt Wil mit dem Elektro-Lastenvelo unterwegs in seinem Rayon, Foto: Stadt Wil

Angestellten und die verantwortlichen Hauswarte legten ab dann ihre Dienstwege regelmässig mit den drei Elektro-Lastenvelos zurück. Die Anschaffung von weiteren eCargo-Bikes ist geplant. Die Nutzungsbedingungen sind einfach: Es ist keine Reservierung notwendig. Die eCargo-Bikes sind für alle Mitarbeitende frei zugänglich, Velohelme und Regenschutz sind vorhanden.



**Stadt Wil,
Stefan Grötzinger,
stefan.groetzing@tb-wil.ch**

Collectors - Dienst für Hauslieferung und Recycling per Cargo-Bike

Der Velo-Hauslieferdienst Collectors wird vom Verein Collective betrieben und ist ein Sozial- und Umweltprojekt, das nicht gewinnorientiert eine Brücke zwischen Menschen und Arbeitsmarkt schlagen will. Sozialhilfeempfangende erhalten hier eine spannende Aufgabe und liefern getätigte Einkäufe vom Laden innerhalb von drei Stunden oder auf Wunschtermin zu Kunden nach Hause.



Hauslieferdienste per Cargo-Bike, Foto: Verein Collective

So geht's: Die Kundinnen und Kunden kaufen in einem von über 40 Geschäften der Region Solothurn und Zuchwil ein, füllen einen Lieferschein aus und kleben eine Vignette drauf. Dann geben sie die Einkaufstasche im Geschäft ab. Das Geschäft informiert die Collector-Zentrale und der Collector erledigt den Rest. Nebst diesem Hauslieferdienst wird auch die Abholung des Recycling-Guts maximal 2-mal pro Monat durch Collectors entsorgt. Kundinnen und Kunden sammeln das Recycling-Gut bei sich zu Hause und benachrichtigen die Collectors, sobald die Recyclingtasche voll ist.

Zum Einsatz kommt ein ‚Urban Arrow‘, weitere Gemeinden in der Region werden nach und nach ins Netz des Velohauslieferdienstes aufgenommen.

Weitere Infos: www.collectors-so.ch



**Verein Collective, Phillip Keel,
philipp.keel@collectors-so.ch**

Eidg. Technische Hochschule Lausanne - CargoBikes für Studis

Die ETH in Lausanne (EPFL) weihte im Juni 2017 drei Cargo-Bikes ein, die den Studierenden des Campus zur freien Verfügung stehen, während 48 Stunden. Die Velos wurden vom Velofachgeschäft „Tandem“ geliefert und verfügen über ein intelligentes Schliesssystem des dänischen Start-Ups Donkey Republic, das per Smartphone bedient wird.



Cargo-Bikes für Studierende, Foto: Alain Herzog, EPFL

Eine erste Bilanz des zweijährigen Pilotprojekts wird Ende 2017 gezogen, aber es zeichnet sich schon heute ein Erfolg ab. In der ersten Woche wurden die Lastenvelos bereits dutzende Male ausgeliehen und haben dabei über 500 Kilometer zurückgelegt.

Weitere Infos: developpement-durable.epfl.ch



**EPFL, Luca Fontana,
campus-durable@epfl.ch**

Beispiele aus Deutschland

TINK - Die Transportrad Initiative Nachhaltiger Kommunen

TINK möchte in Deutschland eine umweltfreundliche Mobilität voranbringen. In Konstanz und Norderstedt wird aktuell ein entsprechendes Konzept zur gemeinschaftlichen Nutzung von Cargo-Bikes erprobt. Start war im Juli 2016. Gefördert wird TINK durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 (NRVP).

Zuerst startete Norderstedt in Schleswig-Holstein mit seinem Cargo-Bike-Mietsystem. Dort betreibt nextbike bereits seit 2011 ein öffentliches Mietradsystem und TINK wurde in das bestehende System aufgenommen, zu den 14 Mietrad-Stationen kamen 24 Cargo-Bikes dazu.



Fahrräder von TINK, Foto: TINK

Konstanz startete sein Mietsystem fast zeitgleich. Im Gegensatz zu Norderstedt gab es in Konstanz bislang noch kein Mietradsystem, so dass für das TINK-Projekt zwölf neue Stationen mit 24 Rädern angelegt wurden. Die gesamte Mietinfrastruktur musste eigens entwickelt werden. In beiden Städten kommen bisher ausschliesslich Räder ohne Elektromotor zum Einsatz: acht Dreiräder und 16 Zweiräder von ‚Bakfiets‘. Als Besonderheit können die Räder in Norderstedt eine halbe Stunde pro Tag kostenfrei gemietet werden, in Konstanz sogar eine Stunde. Danach liegen die Mietkosten bei einem Euro pro halbe Stunde und maximal neun Euro pro Tag. Ein Systemausbau, eventuell auch mit Transport-Pedelecs, sowie die Ausweitung auf weitere Kommunen sind geplant.

Weitere Infos unter www.tink.bike



veloCARRIER liefert heute

veloCarrier verfolgt ein modernes, umweltfreundliches und schnelles Transportsystem im Bereich Citylogistik. In verschiedenen deutschen Städten kann seit Ende 2014 Same Day Delivery per eCargo-Bike in Anspruch genommen werden. Gemeinsam mit der Firma Radkutsche wurde für veloCARRIER ein modernes und leistungsfähiges Cargo-Bike entwickelt, das imstande ist, unterschiedlichste, teils sperrige Dinge wie zum Beispiel Pakete, Möbel, Haushaltsgeräte, Autoersatzteile, Musikinstrumente, Sportausrüstungen, Fitnessgeräte, Reisegepäck, Einkäufe, Dokumente oder Expressfrachten zu transportieren. Einzige Einschränkung ist die Länge eines Gegenstandes, die 120 cm nicht überschreiten darf.

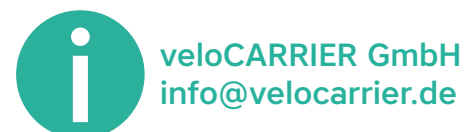


Ein Transportrad von veloCARRIER, Foto: veloCARRIER

Abgerechnet wird bei veloCARRIER nach Gewicht des Transportguts. Wird die Sendung bis 16.00 Uhr angemeldet, kann eine Zustellung bis 20.00 Uhr garantiert werden. Bei einer späteren Anmeldung erfolgt die Zustellung bis spätestens 10.00 Uhr am nächsten Tag.

veloCARRIER startete 2014 in Tübingen. Dass Same Day Delivery per Cargo-Bike ein gefragtes Geschäft ist, zeigt der Erfolg: Heute ist der Service bereits in Giessen, Esslingen, Würzburg, Stuttgart und Bochum verfügbar.

Weitere Infos: www.velocarrier.de



Donk-EE - die Kölner sind mit Naturstrom unterwegs

Donk-EE wird von der Green Moves Rheinland GmbH & Co.KG betrieben, einer Tochter des Energieversorgers NATURSTROM AG. Zusätzlich wird das Projekt aus Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gefördert.

Das Vorhaben hat eine Laufzeit vom 01.01. bis 31.12.2017. In dieser Zeit wird ein Verleihbetrieb mit 50 elektrischen Lastenfahrrädern in Köln aufgebaut. Diese werden durch 100% Ökostrom aufgeladen. Gebucht und gemietet werden können die Cargo-Bikes autonom über eine Smartphone-App. Die Räder stehen bei lokalen Stationspartnern, die sich täglich um den Akkutauch kümmern. Die erste Stunde mit dem „Esel“ kostet 3,50 Euro, jede weitere liegt bei 2,50 Euro. Die Abrechnung erfolgt monatlich.



Donk-EEs radeln durch Köln, Foto: Naturstrom AG

Zielsetzung des Projektes ist es, die Grundlage für einen weiteren Baustein zu einer klima- und umweltschonenden Mobilität zu legen. Insbesondere soll Donk-EE als Vorreiterprojekt für die urbane Verkehrswende den Auto- und Lieferwagenverkehr reduzieren.

Weitere Infos: www.donk-ee.de



Hannah - Lastenräder für Hannover

Hannah ist Hannovers erste Lastenrad-Initiative und kann von allen Stadtbewohnern ab 18 Jahren kostenlos genutzt werden. Zurzeit gibt es 15 Hannahs in der Region Hannover, davon sechs mit Elektromotor. Hannah kann für 1 bis 3 Tage gebucht werden.

In der Stadt Hannover gibt es neun feste (Limmer, Linden, List, 2x Mitte, Nordstadt, Stöcken, Südstadt, Stöcken) sowie zwei wechselnde Standorte.

Ob Umzug, Grosseinkauf, als Hochzeitskutsche, Kindertransport oder Picknick - Hannah ist vielseitig einsetzbar.

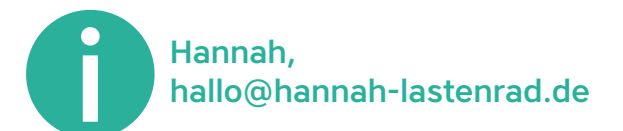


Die Hannah-Kiste fährt durch Hannover, Foto: adfc

Weitere Infos:

www.hannah-lastenrad.de

www.facebook.com/hannahlastenrad



Beispiele aus Österreich

Pedalpiraten – Lastenradtransporte im Vorarlberg

Im Juli 2014 gründete der Speditions-Kaufmann Ralph Hollenstein in Lustenau (Vorarlberg) die Pedalpiraten. Seine Idee, eine CO₂-neutrale Alternative zu herkömmlichen Kurieren und Paketzustellern anzubieten, fand schnell grossen Anklang. Angeboten wird nicht nur der Transport von Paketen und Waren aller Art bis zu 300 kg, sondern auch ein Postservice und nach Anfrage Schwertransporte per Lastenrad. Inzwischen wurde das Einzugsgebiet auf die Orte Höchst, Hard, Bregenz und Lustenau ausgedehnt und es werden auch grenzüberschreitende Transporte inklusive der Zollabwicklung übernommen. Für längere Strecken zwischen Städten wird zweimal täglich ein Shuttle-Dienst mit einem Elektro-Lieferwagen eingesetzt. Anschliessend werden die Waren für die letzten Kilometer innerorts wieder auf Lastenräder umgeladen.



Die Pedalpiraten bieten einen Transport mit einer Zuladung bis 300 kg an, Foto: Ralph Hollenstein

Zusätzlich bieten die Pedalpiraten den Verkauf von Lastenrädern an. Im Angebot stehen unter anderem Modelle der Marken Bullitt, Bakfiets, Christiania, Gazelle Cabby, Radkutsche, Nihola und MCS Truck. Dank der Zusammenarbeit mit dem Servicepartner 2Rad Holly können Lastenräder auch in der Region gewartet und repariert werden.

Weitere Infos: www.pedalpiraten.at
Facebook: facebook.com/cycleyourlife



Pedal Piraten e.U.
Ralph Hollenstein,
ralph@pedalpiraten.at

Rita bringt's – Vegetarisches Mittagessen kommt mit dem Lastenrad

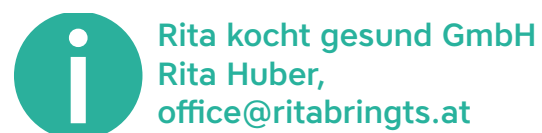
Im Jahr 2014 gründete Rita Huber in Wien ihr Start-Up. Eine besondere Erfolgsgeschichte begann. Es handelt sich um einen Lieferservice für vegetarisches Mittagessen aus biologischen und saisonalen Zutaten. Die Gerichte können jeweils bis 16 Uhr bestellt werden und werden dann am Folgetag zwischen 10 und 12 Uhr per Lastenrad ausgeliefert. Im Angebot stehen verschiedene Suppen, Snacks, Salate sowie ein täglich wechselndes Hauptgericht.



Rita mit 'ihren' Lastenrädern, Foto: Rita bringt's

Da die Nachfrage immer grösser wird, sind inzwischen jeden Tag bereits bis zu 13 Lastenräder unterwegs, um die hungrigen Wienerinnen und Wiener mit vegetarischem Essen zu versorgen. Auf denselben Lastenrädern wird auch das Catering ausgeliefert, das Rita bringt's für Firmenfeiern, Besprechungen oder private Feste für 20-100 Personen anbietet. Inzwischen haben Rita und ihre Mitstreiter sogar ein kleines Lokal am Vorgartenmarkt eröffnet, in dem neben den Mittagsgeschenken auch Frühstück, Abendessen und spezielle Biere und Weine angeboten werden. Das Prinzip bleibt das Gleiche: Die Gerichte sind frisch gekocht, vegetarisch und 100% BIO.

Weitere Infos unter: www.ritabringts.at



Rita kocht gesund GmbH
Rita Huber,
office@ritabringts.at

Lara - Innsbrucks erster kostenloser Lastenrad-Verleih

Das Innsbrucker Lastenrad „Lara“ wird vom Verein „Lastenrad Kooperation Innsbruck“ betrieben. Das Ziel ist es, allen Innsbrucker Bürgerinnen und Bürgern ein kostenloses, gut gewartetes Cargo-Bike anzubieten. Lara ändert jeweils nach mehreren Wochen ihren Standort, so dass die Idee in unterschiedliche Stadtteile getragen werden kann. Finanziert wird Lara durch Spenden.

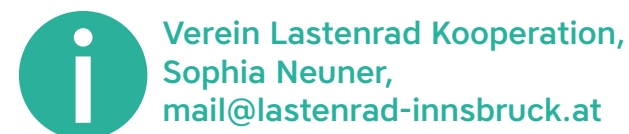


In Innsbruck unterwegs mit 'Lara', Foto: Sophia Neuner

Die Ausleihe des Lastenrads ist einfach: In einem Online-Kalender kann das Rad zwischen 1 bis 3 Tage reserviert werden. Erforderlich ist lediglich die Eingabe des Namens, der Telefonnummer und der E-Mail-Adresse. Danach kann Lara bei der aktuellen Verleihstation, z.B. einem Café, zu den gegebenen Öffnungszeiten abgeholt werden.

Lara ist ein Cargo-Bike der Marke 'Christiania'. Es können bis zu 100 kg zugeladen werden und somit ist die Nutzung eines Autos in den meisten Fällen nicht mehr notwendig.

Weitere Infos: www.lastenrad-innsbruck.at



Verein Lastenrad Kooperation,
Sophia Neuner,
mail@lastenrad-innsbruck.at

Verleih von Cargo-Bikes

Wer ein Cargo-Bike nur gelegentlich braucht oder es erst mal ausführlich testen möchte, kann auf eines der bestehenden Sharing-Systeme für Cargo-Bikes zurückgreifen. Eine aktuelle Liste von diversen Verleihangeboten in Städten Deutschlands, Österreichs und der Schweiz gibt es auf dem Blog cargobike.jetzt.

Haben Sie ein Verleihangebot oder eine Initiative zum Cargo-Bike und möchten an dieser Stelle im nächsten carvelo Atlas erwähnt sein? Dann melden Sie sich bitte bei uns: info@carvelo.ch. Danke!

Carvelo versus Google Car: Wo liegt die Zukunft des Stadtverkehrs?

Dr. Jörg Beckmann, Direktor der Mobilitätsakademie AG des TCS

Ganz oben auf dem Hype-Cycle sozio-technischer Trends steht heute das automatisierte Fahren. In Zukunft sollen Autos nicht mehr von ihren Lenkerinnen und Lenkern durch dichten Verkehr gesteuert werden, sondern geleitet durch die Kartendienste von Google oder Here schneller, günstiger, sicherer, bequemer, raumeffizienter, ressourcenschonender und klimafreundlicher ans Ziel gelangen. All das verspricht das vollautomatisierte und sicherlich auch geteilte Auto, weil es eben nicht nur den Fahrer und die Fahrerin überflüssig macht, sondern auch gleich den privaten Besitz eines Automobils. Niemand muss sich dann mehr ein Auto kaufen, um auto-mobil zu sein, sondern lediglich über die App eines Mobilitätsanbieters ein „Auto-Auto“ an irgendeinen Ort bestellen, einsteigen und losfahren. Wenn der Stadtverkehr schon in wenigen Jahren so vollautomatisiert zum Spartarif daher kommt, warum dann überhaupt noch mit elektrischen Lastenvelos experimentieren, auf denen noch selber gelenkt und „pedalt“ werden muss?

“ Klar, gegenüber dem „Google-Car“ wirkt das Carvelo fast wie ein Relikt aus der Steinzeit – egal ob elektrisch unterstützt oder rein muskulär angetrieben. ”

Wer im Sommer des Jahres 2027 morgens dann noch immer mit dem (e)Lastenvelo seine Kids in die Kita gondelt, anstatt sie im Auto 4.0 chauffieren zu lassen, könnte im Quartier dann schnell mal als „Fred Feuerstein“ gehandelt werden. Dennoch wird in zehn Jahren das Carvelo die Nah- und Alltagsmobilität und damit das Gesicht städtischer Quartiere prägen – und nicht das Google-Car!

Selbst wenn Google, Apple, Tesla oder Volkswagen es schaffen, die technischen, industriellen, regulatorischen und psychologischen Herausforderungen einer Mobilität 4.0 zu bewältigen, ist



offen, ob diese die Verkehrsteilnehmer und Verkehrspolitikern wirklich dazu verleitet, die aktive Mobilität in unseren Städten mit einer automatisierten zu substituieren. Vielmehr das Gegenteil könnte der Fall sein: gerade weil ein automatisiertes öffentliches Taxi viele private Personenwagen ersetzen kann und Quartierstrassen dann nicht länger durch einen Parkstreifen „gerahmt“ werden, öffnet es Tür und Tor für eine (lasten-)velo-dominierte Verkehrsplanung und Alltagsmobilität.

“ Mit dem umfassenden Wegfall alter Parkflächen entstehen neue Möglichkeitenräume, in denen Automatisierung und Aktivierung zu zwei Seiten derselben Medaille werden. ”

Die Alltagsmobilität wird eben nicht nur durch Bedürfnisse bestimmt, bei denen es um einen zweckrationalen Transport von Waren oder Personen zwischen zwei Punkten geht, sondern es geht auch um die Teilhabe am Verkehr, die Bewegung im Raum, das gemeinsame Rauskommen,

Die Mobilitätsakademie AG

Die Mobilitätsakademie – eine Tochtergesellschaft des TCS – mit Sitz in Bern wurde im Jahr 2008 gegründet. Sie verfolgt aktuell mit ihren Programmen drei grosse Trends im Verkehrssektor – von der Dekarbonisierung des motorisierten Individualverkehrs dank seiner Elektrifizierung, über die Deprivatisierung individueller Mobilitätswerkzeuge im Kontext der Share Economy und des kollaborativen Konsums, bis hin zur Demotorisierung urbaner Verkehre und einer Renaissance des Velos.

Webseiten:

mobilityacademy.ch – die allgemeine Website zu uns

carvelo.ch – die Schweizer Lastenrad-Initiative

carvelo2go – die Sharing-Plattform für eCargo-Bikes

wocomoco.ch – der „World Collaborative Mobility Congress“

swiss-emobility.ch – der Branchenverband der Elektromobilität

auto-mat.ch – das Webportal für automatisierte Mobilität

die Lust an körperlicher Bewegung oder die Begeisterung für ein Gerät. All jene ästhetisch-emotionalen Aktivitäten kann uns ein „Robo-Car“ nicht, oder wenn, dann nur hochgradig technisch vermittelt über Touch-Screens und Head-Up Displays bieten. „Happiness to go“, um an den Claim der Schweizer Lastenradinitiative zu erinnern, ist im sterilen Inneren eines „Travel-Pod“ nur in der Konserve und nicht als ganzkörperliche Erfahrung wie eben auf einem Velo zu haben.

“ Als Cargo-Bike-Aktivist, Alltagsbiker oder Radverkehrsplaner muss man vor den Heilsversprechen des entprivatisierten, automatisierten Autos keine Angst haben. ”

Künftig wird es in der Mobilität 4.0 nur noch mehr gute Gründe für den Einsatz privater oder geteilter Lastenvelos geben, da neben den nach wie vor bestehenden Vorteilen dann auch viele der heutigen Nachteile, allen voran der knappe Raum für breitere und grössere Velos, nicht mehr vorhanden sind.

Die Energie-, Nutzungs- und Raumeffizienz künftiger elektrischer, kollaborativ genutzter, entprivatisierter und automatisierter Personenwagen zeigen kumuliert betrachtet vielleicht sogar in Richtung einer anstehenden Suffizienzrevolution im Verkehrsbereich, bei der wir uns von den Zwängen einer klassischen motorisierten Individualmobilität

befreien und damit beginnen, die Vorteile zu geniessen, die uns eine vom privaten Motorfahrzeugbesitz losgelöste persönliche Mobilität bietet – ohne Autonomieverluste.

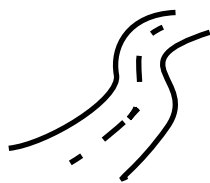
Angesiedelt im modernisierungskritischen Diskurs einer Postwachstumsökonomie versteht sich weder das Sharing von automatisierten Autos, noch von elektrischen Lastenvelos als Verzichtübung in Sachen individueller Mobilität, sondern als Befreiung von einem auf Wachstum basierten Mobilitätsparadigma, das Effizienzsteigerungen in Form von Zeiterparnissen und Raumgewinnen in noch weitere Verkehrswege und schnellere Verkehrsmittel reinvestiert und so letztlich die nicht-intendierten, negativen Nebenfolgen für Mensch und Natur nur weiter fördert, anstatt sie zu minimieren.

“ So gesehen sind Automatisierung und Aktivierung letztlich nichts anderes als zwei Hand in Hand gehende Strategien eines zukunftsweisenden Selbstschutzprogramms vor dem (eigenen) Verkehrskollaps. ”

In fünf Schritten zum Cargo-Bike

Du willst mobil sein? Individuell unterwegs, frei und unabhängig, ohne die Umwelt zu belasten? Dann steige ein in die neue Welt des Cargo-Bikes! Wie das geht, lernst du hier!

1. Schau dir deine Wege an



In der Schweiz sind fast die Hälfte aller (Auto)Fahrten kürzer als 5 km, sogar 66% kürzer als 10 km. Viele dieser Wegstrecken könnten gut mit dem Cargo-Bike zurückgelegt werden – das tut der Gesundheit gut und ist günstiger! Die Nutzung des Autos führt bei diesen kurzen Entfernungen oft zu keiner Zeitersparnis: Wege zum Parkplatz, mögliche Staus und Umleitungen sowie die Parkplatzsuche am Zielort führen dazu, dass die Fahrt häufig länger dauert als angenommen. Für den Einkauf, den Transport der Kinder zur Schule oder der Freizeitausrüstung eignet sich das Cargo-Bike sehr gut. Die meisten von uns überschätzen ihre Weglängen. Darum empfiehlt es sich, die Distanzen einmal genauer anzusehen.

2. Schau dir an, was es alles gibt



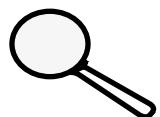
Für verschiedene Bedürfnisse gibt es auch verschiedene Cargo-Bikes. Die Modellpalette wächst stetig. Im Internet oder auch auf carvelo.ch gibt es diverse Übersichtstabellen. Wie hoch muss die Zuladung sein? Ist das Cargo-Bike aufrüstbar bzw. gibt es einen passenden Aufbau vom gleichen Anbieter? Für alle jetzt auf dem Markt befindlichen Cargo-Bikes gilt, dass sie sicher und erprobt sind. Ausnahmen können diverse kostengünstige Bausätze für Kinder sein, die aufgrund ihrer geringeren Qualität zu Sicherheitsrisiken und zu einem reduzierten Fahrkomfort führen können. Wenn du ein passendes Modell gefunden hast, dann melde dich bei den gelisteten Händlern für eine Probefahrt. Wer noch nicht ganz schlüssig ist, für den gibt es mittlerweile gute Verleihangebote für Cargo-Bikes – für den stundenweisen Einsatz, aber auch für ganze Tage. Damit kann noch ohne Kauf ausprobiert werden, was Cargo-Bikes können und wie viel Fahrspass sie bieten.

3. Schau, ob du es kaufen willst



Für welchen Zweck wird das Cargo-Bike hauptsächlich genutzt? Brauchst du es regelmässig oder nur gezielt für gewisse Fahrten? Hier stellt sich die Frage, ob du das gewünschte Cargo-Bike mieten oder kaufen möchtest. Gute Cargo-Bikes kosten etwa 4'000 CHF, wobei die Ausstattung mit Elektroantrieb teurer ist, sich jedoch lohnt. Beides bietet seine Vorteile: Beim Kauf fallen später lediglich Reparatur- und Wartungskosten an. Beim Mieten sind diese Kosten eingerechnet, dafür kostet es auf die Lebensdauer gesehen vielleicht etwas mehr.

4. Schau, ob alles passt



Stimmen alle Rahmenbedingungen? Braucht es einen zweiten Akku für längere Touren oder einen Regenschutz für die Ladefläche? Empfehlenswert ist ein hochwertiges Schloss. Zusätzlichen Schutz können Versicherungen bieten. Meist besitzt man nicht nur ein Carvelo, sondern noch weitere Fahrräder für die ganze Familie. Vielleicht ist ein Unterstand oder eine Garage erforderlich, mit oder ohne Steckdose? Empfehlenswert ist es auch, in seiner Gemeinde bzw. in seinem Kanton nachzufragen, ob für Cargo-Bikes bzw. eBikes Förderbeiträge zur Verfügung stehen.

5. Schau nicht mehr, fahr los!



Alles klar? Dann entweder ein Cargo-Bike kaufen oder sich für die Sharing-Angebote anmelden und dort das Cargo-Bike ausleihen. Von nun an kann das brandneue Cargo-Bike nach Lust und Laune genutzt werden. Viel Vergnügen!

„Cargo-Bikes“ by Andy Singer

