

carvelo

happiness to go

carvelo Atlas

Ein Blick aufs Lastenrad: Marktentwicklung,
Potenziale und Einsatzgebiete

Januar 2016

Bern, Januar 2016

Herausgeberin:

Mobilitätsakademie AG, Maulbeerstrasse 10, 3001 Bern, info@mobilityacademy.ch
Mit der Unterstützung des Förderfonds Engagement Migros



ENGAGEMENT
EIN FÖRDERFONDS DER MIGROS-GRUPPE

Autoren:

Dr. Jörg Beckmann, Alain Brügger, Jonas Schmid, Julia Zosso, Mobilitätsakademie AG

Editorial	4
Einleitung: Das alte Velo ist zurück - als das neue Auto!	5
Der Fahrradmarkt entdeckt das elektrische Cargo-Bike	6
News aus der Branche	7
Facts&Figures rund um's Cargo-Bike	10
Das Cargo-Bike-Universum	10
Potenziale und Einsatzfelder von elektrischen Cargo-Bikes	12
Das Nutzungsspektrum eines Cargo-Bikes	14
Ausgewählte Cargo-Bike-Projekte im deutschsprachigen Raum	16
carvelo2go - eine Weltneuheit, eCargo-Bike-Sharing in der Schweiz	18
HELFI - Herner Lastenrad Innovation	21
Radeln ohne Alter in der Schweiz	23
Cargo-Bike Sharing in Aspern, Österreich	24
Freies Lastenrad Stuttgart	25
36. Deutscher Evangelischer Kirchentag Berlin	26
„Bernify“: Berner Familien packen drauf!	27
Bildquellen	29

Liebe Freunde des Cargo-Bikes

Wir freuen uns, Ihnen rechtzeitig zum Start ins neue Jahr den ersten carvelo Atlas zu präsentieren.

Mit dem Atlas rufen wir eine jährlich erscheinende Publikation ins Leben, die auf erfrischende Art und Weise Aktualitäten, Neuigkeiten und Informationen rund ums Cargo-Bike vorstellt sowie zum Nachdenken, Nachahmen und Weitererzählen einlädt.

Neben den News aus der Branche, bei denen wir die jüngsten Entwicklungen des vergangenen Jahres im Cargo-Bike-Markt kurz und prägnant zusammenfassen, finden Sie auch zahlreiche Infografiken, die Ihnen ein vertieftes Verständnis der Potenziale, möglichen Einsatzfelder und Vorteile von Cargo-Bikes liefern. Ganz besonders spannend: Das Nutzungsspektrum eines Cargo-Bikes. Wir erzählen Ihnen hier den Lebenslauf eines fiktiven Cargo-Bikes und seiner Begleiter (d.h. seiner Nutzerinnen und Nutzer) in einer illustrierten Geschichte, wobei Sie merken werden, dass ein Cargo-Bike weit mehr als ein herkömmliches Fahrrad ist, sondern zum treuen Begleiter im Alltag der Familie werden kann.

Anschliessend haben wir für Sie einige spannende Cargo-Bike-Projekte aus dem deutschsprachigen Raum gesammelt. Durch die Kurz-Interviews mit den jeweiligen Projektleiterinnen und -leitern gewinnen Sie spannende Einblicke in die ausgewählten Projekte. Am Ende jedes Interviews finden Sie ausserdem die Kontaktangaben, um weitere Fragen direkt an die verantwortlichen Personen richten zu können. Die Auswahl ist natürlich bei Weitem nicht vollständig, aber wir sind überzeugt, dass wir eine ausgewogene und spannende Auswahl an Projekten sammeln konnten. Die Liste wird in Zukunft laufend ergänzt.

Zu guter Letzt entführt Sie Dr. Jörg Beckmann, Direktor der Mobilitätsakademie AG, in eine mögliche städtische Zukunft, bei der das Cargo-Bike als treuer Familienbegleiter erneut eine zentrale Rolle spielt. Folgen Sie ihm auf eine Reise in die Zukunft der Cargo-Bike-Hauptstadt der Schweiz!

Wir bedanken uns an dieser Stelle bei den zahlrei-

chen Partnern, die uns die Publikation dieses carvelo Atlas ermöglicht haben, allen voran beim Förderfonds Engagement Migros und seinem tollen Team, das uns mit viel Elan und Tatkraft bei den Arbeiten im Rahmen von carvelo, der Schweizer Lastenrad-Initiative unterstützt.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen eine spannende und erleuchtende, aber auch erheiternde Lektüre und freuen uns über Ihre Rückmeldungen und Wünsche für die nächste Ausgabe des carvelo Atlas.

Herzlich, Ihr carvelo-Team

Einleitung: Das alte Velo ist zurück – als das neue Auto!

Aus dem Text „10 Thesen zur Zukunft der urbanen Mobilität“ von Dr. Jörg Beckmann, Direktor der Mobilitätsakademie AG

Bei dem allorts quantitativ nachweisbaren Trend zum verstärkten Velofahren handelt es sich um einen der unmittelbarsten Trends im Stadtverkehr: Das Velo ist heute der Prototyp des urbanen Lifestyles und Mobilitätsmittels. Es übernimmt teilweise die Statuswirkung des Autos, ist aber auch Ausdruck eines ökologischen, kleinräumlichen und progressiv-dynamischen Lebensstils. Das Velo – egal ob elektrisch unterstützt oder rein mit körperlicher Energie angetrieben, egal ob im Privatbesitz oder im Sharing-Modus – wird heute zum neuen Dreh- und Angelpunkt der Stadtmobilität von morgen.

Das Velo ist das lebenslange Alltagsverkehrsmittel: die erste Mobilitätssozialisation erfolgt heute über das Velo – und bis hinein ins hohe Alter garantiert das (elektrifizierte) Velo Gesundheit und Mobilität. Auch wenn, wie beispielsweise in der Schweiz, nur 1/10 der Tagesdistanzen mit dem Velo zurückgelegt werden, ist kaum ein anderes Verkehrsmittel in der Alltagsmobilität so fest verankert wie das Velo, das (anders als das Auto) viele von uns ein ganzes Leben lang begleitet.

Die Treiber für den Bike-Boom der letzten Jahre in vielen Städten Europas reichen von fahrradfreundlichen stadtentwicklerischen Leitbildern und den entsprechenden verkehrsplanerischen Schwerpunktsetzungen (nach dem Vorbild Kopenhagens), über fahrradtechnologische Innovationen (allen voran der Elektroantrieb), bis hin zur Vereinnahmung des alten/neuen Drahtesels als Stilikone der Hipster-Community in trendsetzenden Metropolen wie Paris oder New York. Heute verstärken sich diese neuen Nachfragemuster und die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur in den Städten gegenseitig und führen auf der Basis europäischer Best-Practice-Modelle zu einer globalen Velo-Renaissance und Nachahmer-Welle, die kaum mehr eine kurzfristige Modewelle darstellt, sondern getragen durch die umweltpolitischen Randbedingungen auch weiterhin anhalten wird.

Die Potentiale dieses grossen Hoffnungsträgers für einen klima- und ressourcenschonenderen Stadt-

verkehr werden am Beispiel der neuen Elektrolastenvelos deutlich, mit denen zwei Kinder oder bis zu 100 kg mühelos transportiert werden können. Als effiziente, sparsame und gesunde Alternative zum klassischen Automobil stossen sie sowohl bei Familien als auch bei privaten und öffentlichen Betrieben auf ein wachsendes Interesse.

Während in dänischen und niederländischen Städten wie Kopenhagen und Amsterdam das Lastenvelo schon seit Jahrzehnten zum Stadt- und Verkehrsbild gehört, haben in den letzten 2-3 Jahren zunehmend auch andere europäische Städte dieses neue, alte Mobilitätswerkzeug zurück auf ihre Strassen geholt. Auslöser für das stetig wachsende Interesse am Lastenbicycle in der Schweiz ist der Einzug des Elektromotors in dieses Velosegment. Während in Dänemark und den Niederlanden das Lastenrad über Jahrzehnte auch ohne Batterieunterstützung brillieren konnte, braucht es jedoch für einen gesamteuropäischen Erfolg eine solide Tretunterstützung.

Das elektrisch angetriebene Lastenrad vereint in sich die positivsten Merkmale der drei klassischen Verkehrsträger – vom motorisierten Individualverkehr, über den schienen- und strassengebunden öffentlichen Verkehr bis hin zum Veloverkehr: Es erbringt Personen- und Warentransportleistungen, wie sie sich bislang am komfortabelsten nur mit dem MIV realisieren liessen – und das anders als beim ÖV auch von Tür zu Tür – ohne auf einen markierten Parkplatz angewiesen zu sein. Es ist überall einsetzbar, als „Human Powered Vehicle“ gesundheitsfördernd und energieeffizient und lässt sich zudem leicht mit anderen Verkehrsmitteln kombinieren. Aus der Sicht der Stadtverkehrsplanung und -politik ist es damit ein ideales Instrument zur Entlastung des innerstädtischen ÖV und zur Reduktion des klassischen motorisierten Individualverkehrs.

Die Fahrradbranche entdeckt das elektrische Lastenrad

Der Besuch an der jüngsten Eurobike-Messe in Friedrichshafen hat gezeigt, dass das Lastenrad definitiv in der Fahrradbranche ankommt. Nachdem es von vielen grösseren Herstellern bisher eher stiefmütterlich behandelt wurde, scheinen sich nun doch einige der im eBike-Markt etablierten Brands zu bewegen und die Potenziale des eCargo-Bikes zu erkennen. Diese Entwicklung ist sehr positiv zu werten, stellt sie doch eine wichtige Voraussetzung für die breitere Ausschöpfung der Marktpotenziale und die Imageentwicklung des Lastenrades dar: Raus aus der Nischenecke hin zum unerlässlichen Mobilitätswerkzeug für die moderne, urbane Familie und den umweltbewussten, innovativen Kleinbetrieb.

Newcomer mit innovativen Konzepten

Wichtige Impulse bei der Entwicklung neuer Designs und Konzepte im Cargo-Bike-Bereich haben in den letzten Jahren gerade kleine Unternehmen aus den Velometropolen Amsterdam und Kopenhagen gegeben. Spannender- oder vielleicht auch gerade naheliegenderweise handelt es sich dabei nicht selten um Quereinsteiger in der Fahrradbranche, die nach Tätigkeiten im Design- oder IT-Bereich ihre persönliche Passion für's Velo zum Beruf machen. Als bezeichnendes Beispiel für diese Spezies sei das Unternehmen „Butchers&Bicycles“ genannt, welches in einer ehemaligen Metzgerstube (daher der Name!) Cargo-Bikes fertigt, die im Bereich der Triporteurne neue Massstäbe setzen (siehe „News aus der Branche“).

Gefragt: Lastenräder für Betriebe

Für den privaten Nutzungsbereich – sei es für den komfortablen Transport von Kleinkindern oder Alltagsgütern wie Einkäufe oder die Sportausrüstung – hält der Markt heute bereits eine Vielzahl von geeigneten Lastenrädern bereit. Hier reicht die Palette von relativ günstigen aber bewährten, unmotorisierten Modellen wie dem Christiania bis zum hochpreisigen Load von Riese&Müller mit Topkomponenten und einem erprobtem Motorsystem. Geht es um den Einsatz im betrieblichen Verkehr, besteht bei der Entwicklung geeigneter Fahrzeugkonzepte Aufhol- und Handlungsbedarf. Velokuriere und verwandte Unternehmen im Bereich der City-Logistik machen gute Erfahrungen mit dem schnellen und wendigen Bullitt, das jedoch nur über eine rela-

tiv begrenzte Transportkapazität verfügt. Gefragt ist hier die Entwicklung von neuen, städtetauglichen und elektrifizierten Rädern für den Transport von schwereren Gütern und vor allem grösseren Volumen. Eine spannende Lösung in diesem Bereich ist das Modell Musketier von Radkutsche (siehe „News aus der Branche“). Dieses gilt in der Schweiz als „langsames“ Pedelec und ist damit keinem Zulassungsverfahren unterworfen.

Ein Muss: die Elektrifizierung

Bei keinem anderen Fahrradtypen macht die Elektrifizierung so viel Sinn wie beim Cargo-Bike. Gerade für die Nutzung in den Schweizer Städten mit ihren zum Teil anspruchsvollen Topographien stellt der Elektromotor einen Schlüsselfaktor dar. Leider haben dies manche Hersteller nur zögerlich erkannt und zu spät in die Integration von bewährten Motorsystemen investiert. Der Aufholbedarf einiger Modelle bei der Elektrifizierung hat jedoch sicherlich auch damit zu tun, dass in unseren flachen, nördlichen Nachbarländern der eMotor zu Recht oft als überflüssig angesehen wird. Zudem dürfte sich die klassische Lastenrad-Kundschaft dort im Vergleich zur Schweiz preissensitiver verhalten. Eine gute Nachricht für alle Bewohnerinnen und Bewohner der hügeligen Territorien hierzulande ist, dass bewährte Brands wie Bakfiets und Bullitt ab 2016 mit standardmässigen Motorsystemen wie dem Shimano Steps auf den Markt kommen.

Bleibt zu hoffen, dass auch die Schweizer Fahrradbranche die Zeichen der Zeit erkennt und den Trend der eCargo-Bikes nicht verschläft. Aus Herstellerkreisen wie FLYER und Komenda sind entsprechende Signale zu vernehmen. Der Einstieg von renommierten eBike-Herstellern und die damit verbundene Sichtbarkeit der eCargo-Bikes bei den Händlernetzen werden der Verbreitung der Lastenvelos in der Schweiz viel Schwung verleihen.

News aus der Branche

Hercules baut neu Lastenräder

Mit Hercules steigt ein renommierter Hersteller mit 30 Jahren eBike Erfahrung ins Cargo-Bike-Geschäft ein. An der Eurobike 2015 wurden mit einem Zwei- und einem Dreirad zwei neue Lastenvelo-Modelle präsentiert, die im Frühjahr 2016 auf den Markt kommen sollen. Die Innovation beim Zweirad besteht darin, dass die Ladefläche mit dem Vorderrad relativ einfach vom Rest des Cargo-Bikes abgetrennt werden kann. Dies erleichtert den Zugang zu Gebäuden und Liftanlagen. Für noch mehr Aufsehen sorgt der Triporteur, den Hercules in Zusammenarbeit mit der Deutschen Telekom und dem Motorenhersteller Brose konzipiert hat und selber als „intelligenten Transporter“ bezeichnet. Das Bestechende an diesem Fahrzeug ist die Möglichkeit, ganze 300kg Zuladung zu transportieren. Damit bietet es viel Potenzial für den betrieblichen Einsatz und richtet sich dementsprechend an Handwerksbetriebe, Verwaltungseinheiten wie die Strassenreinigung und dergleichen. Ab 2017 wird der Transporter gemäss Aussagen von Hercules zudem „connected“ erhältlich sein: Über einen Boardcomputer sollen dann Features wie Ortung, Diebstahlschutz, Software-Updates und Ferndiagnose möglich sein.



Bild 1: Der „intelligente“ Transporter von Hercules

> **Hersteller-Infos:**
intelligenter-transporter.hercules-bikes.de

Butchers&Bicycles: Das Lastenrad als Stadtauto von morgen

Das junge Kopenhagener Unternehmen Butchers&Bicycles setzt mit dem 2014 lancierten Modell MK1 neue Massstäbe im Bereich der Lasten-Dreiräder. Dank einer ausgeklügelten Neigetechnik bietet das MK1 den Fahrspass, der konventionellen dreirädrigen Cargo-Bikes wegen der fehlenden Reaktion auf Gewichtverlagerungen verloren geht. Dies ermöglicht in den Kurven eine flüssige, sportliche und dynamische Fahrweise, wie man es sich als Velofahrer gewohnt ist. Gleichzeitig bietet das MK1 eine grosszügige Transportbox aus Kunststoff, welche über eine bequeme Sitzbank mit einem soliden Gurtsystem für zwei Kinder verfügt. Natürlich haben die Entwickler auch ein Regenverdeck konzipiert, das mit wenigen Handgriffen auf die Transportbox montiert werden kann. Erhältlich ist das Bike sowohl ohne als auch mit Bosch Mittelmotor, welcher über einen im Handschuhfach versteckten Akku gespeist wird. Zum Zug kommen beim MK1 weitere hochstehende Komponenten wie eine stufenlose Nuvinci-Schaltung und hydraulische Scheibenbremsen. Die Feedbacks zum Fahrgefühl und zur Ausstattung sind durchwegs positiv. Die Erfahrung zeigt aber auch, dass für viele Personen das Handling eines so breiten Fahrzeuges im dichten Stadtverkehr anspruchsvoll ist und sie sich auf einspurigen Cargo-Bikes sicherer fühlen.



Bild 2: Das Modell MK1 von Butchers&Bicycles

> **Hersteller-Infos:**
www.butchersandbicycles.com

Bullitt mit Shimano-Motor von Komenda

Das leichte, sportliche Bullitt aus dem dänischen Hause Larry vs. Harry, das in der Lastenrad-szene bereits Kultstatus erreicht hat, wird 2016 mit dem Motorsystem Steps von Shimano aufgewertet. Hinzu kommt, dass Bullitt eine Zusammenarbeit mit dem Ibex-Hersteller Komenda AG aus St. Gallen eingegangen ist. Zu hoffen ist, dass das neue E-Bullitt zukünftig bei vielen Velohändlern erhältlich ist, die bereits heute die Komenda Brands Giant, Ibex und Cresta verkaufen. Als Zubehör gibt es weiterhin alle erdenklichen Aufbauten: Kindersitze, Verdecke, Plastik- oder Aluminiumboxen. Die Transportkapazität wird beim Bullitt übrigens mit sagenhaften 180kg angegeben, dies bei einem vergleichsweise geringen Eigengewicht von 30kg. In Kombination mit dem Shimano Steps-Motor wird das bisher in Kurierkreisen sehr beliebte Lastenrad auch für die urbane Familie zum tauglichen Alltagsbike.



Bild 3: E-Bullitt mit Shimano Steps

> **Hersteller-Infos:**
larryvsharry.com

Der Schwertransporter unter den Lastenrädern: Musketier von Radkutsche

Das deutsche Unternehmen Radkutsche hat sich seit zehn Jahren im Bereich Lastenräder spezialisiert. Die Produkte basieren alle auf zwei Grundtypen, einem zweirädrigen Modell namens Rapid und dem dreirädrigen Modell namens Musketier. Für beide Typen sind verschiedenste Aufsätze erhältlich, sei es für den Kinder- oder den Gütertransport. Das Modell Musketier macht derzeit bezüglich seiner hohen Nutzlast von 250kg und der Euro-Paletten konformen Ladefläche von sich reden. Dank der Modularität und der Diversität der Aufbauten kommen die Musketiere bereits heute in den verschiedensten Branchen zum Einsatz: Stadtlogistik, mobile Markstände, Rikscha-Taxis, etc. Ein grosser Vorteil des Musketiers ist, dass es in der Schweiz trotz der massiven Transportkapazität in die Kategorie der „langsamen“ Pedelecs fällt. Damit hat es ohne weitere Zulassungshürden überall dort Zutritt, wo sich auch Fahrräder bewegen dürfen, sei es in autofreien Innenstädten oder auf Velowegen und Radstreifen.



Bild 4: Musketier von Radkutsche mit Alubox-Aufsatz

> **Hersteller-Infos:**
www.radkutsche.de

„Load“ von Riese&Müller: Die Familienkutsche wird noch besser

Das „Load“ von Riese&Müller gilt seit Jahren als sicherer Wert in der Lastenrad-Szene. Das in der Schweiz einzige vollgefederte Cargo-Bike ist dank dem hohen Fahrkomfort und den hochwertigen Komponenten bei Familien sehr beliebt. Für viele Vertreter der Kurierbranche und des Handwerksgewerbes dürfte das Load hingegen nicht die optimale Lösung sein, weil die Ladefläche verglichen mit anderen Lastenrädern relativ klein ist und eine konische Form aufweist, die mit vielen Transportboxen nicht kompatibel ist. Neu gibt es das „Load“ auch als Sportversion (Load sport) mit einer 10-Gang Kettenschaltung Shimano Deore, Tekro Dorado-Scheibenbremsen, einer hochwertigen Lichtanlage sowie fetten schwarzen Ballonreifen. Ausserdem sind alle Load-Versionen ab sofort in ausdrucksstarken, poppigen Farben erhältlich (Weiss, Limette, Cyan, Graphitschwarz) und können mit farbigen Kontrasten für Griffe und Pedale individuell ergänzt werden. Nicht zuletzt überzeugt auch das Motorenkonzept des „Load“: Neu gibt es das Rad mit dem kräftigen Performance Antrieb von Bosch und dies sowohl in der Cruise- (bis 25km/h), als auch in der der Speed-Variante (bis 45km/h). Geht es um den Kindertransport, werden die meisten Familien sich nicht zuletzt im Hinblick auf die Sicherheit wohl dennoch für die langsamere Variante entscheiden. Das Geschwindigkeits-Upgrade auf 45km/h hat aber das Potenzial, aus dem „Load“ auch ein Pendler-Fahrrad mit Kofferraum zu machen.



Bild 5: Das „Load“ gibt es neu in poppigen Farben.

> **Hersteller-Infos:**
www.r-m.de

Vom Kindertransport zum Kurier-rad: der wandelbare Urban Arrow

Mit dem Urban Arrow ist dem innovativen Lastenrad-Unternehmen „Smart Urban Mobility“ aus Holland ein grosser Wurf gelungen. Geschickt vermarktet das Team rund um Gründer Jorrit Creek den Urban Arrow als intelligente Alternative zum Stadttauto. Die Vielseitigkeit des überzeugend designten Modells ist beachtlich. Dank eines modularen Rahmenkonzepts, bei dem das Vorderteil mit der Transportkiste ausgetauscht werden kann, wandelt sich der Urban Arrow vom Kindertransportrad zum Kurier-Cargo-Bike. Mit einem noch kürzeren Element kann er sogar zum wendigen „Shorty“ umgebaut werden, mit dem immer noch Lasten aller Art transportiert werden können. Am erfolgreichsten sind die Amsterdamer Fahrradbauer bisher mit der „Family“-Version des Urban Arrows. Diese verfügt über eine Transportbox mit hohen Seitenwänden aus Polypropylen, die einen optimalen Kindertransport ermöglichen. Die Kinder sitzen in erhöhter Position auf einer perfekt verarbeiteten Sitzbank mit Anschnallgurten und auch die Fixierung von Maxi-Cosis und Kindersitzen mittels entsprechenden Adaptern ist möglich. Kurz: Der Urban Arrow ist ein Allrounder, der sich leicht durch den Strassenverkehr lenken lässt. So wird dieses Modell auch beim Cargo-Bike-Sharing „carvelo2go“ in Bern eingesetzt, wo viele Nutzerinnen und Nutzer das erste Mal überhaupt mit einem Lastenrad in Berührung kommen. Zudem bietet die Transportkiste eine perfekte und grosszügige Auftrettsfläche für Sponsoren oder Werbepartner.



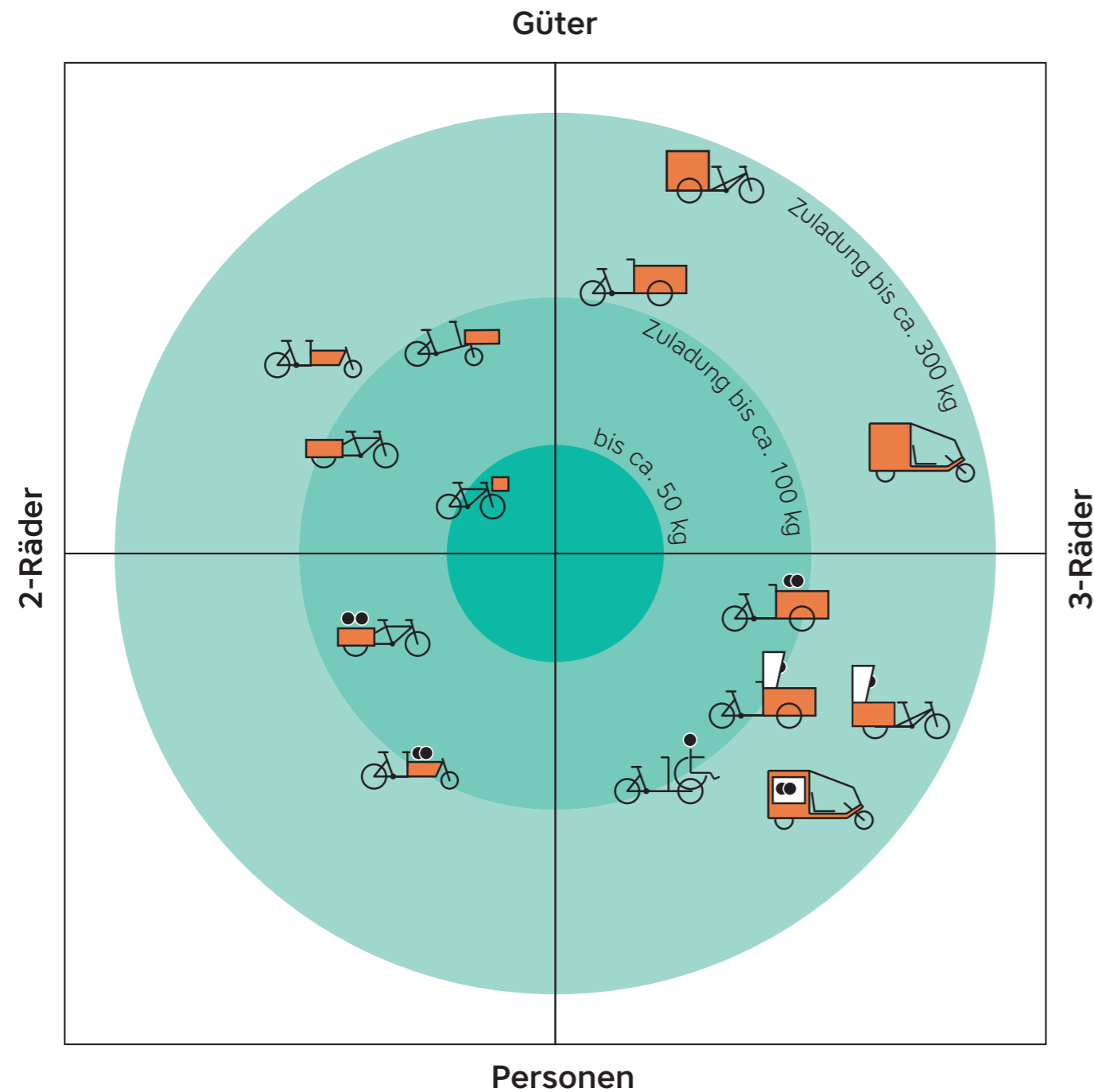
Bild 6: Der wandelbare Urban Arrow

> **Hersteller-Infos:**
www.urbanarrow.com

Facts&Figures rund um's Cargo-Bike

Das Cargo-Bike Universum

Es gibt eine grosse Vielfalt an unterschiedlichen Cargo-Bike-Typen. Unterschieden werden dabei vor allem einspurige und zweispurige Modelle, die sich entweder besonders für den Personen- oder den Gütertransport eignen. In der untenstehenden Infografik sind die verschiedenen Modelle und deren Einsatzzwecke dargestellt.



Alle Angaben zur Zuladung ohne Gewähr

Symbol	Bezeichnung	Beispiele
	Bäckerrad klein	FLYER Cargo
	Bäckerrad gross	Omnium, Urban Arrow Shorty, Bike Innovation Frédéric
	Long Tail	Yuba Mundo
	Long John	Bullitt, Urban Arrow Family, Babboe City, Douze Cycle Messenger, Bakfiets, Riese&Müller Load, Radkutsche Rapid,
	Triporteur	Christiania P-Box, Winther Cargo, Babboe Transporter
	Lastendreirad	Radkutsche Musketier
	Lasten-Velomobil	Veloform Cargo Cruiser
	Triporteur Taxi	Christiania Taxi Bike
	Triporteur Rollstuhl-transport	Christiania S-Box, Nihola Flex
	Rikscha	Radkutsche Rikscha
	Rikscha-Velomobil	Veloform City Cruiser

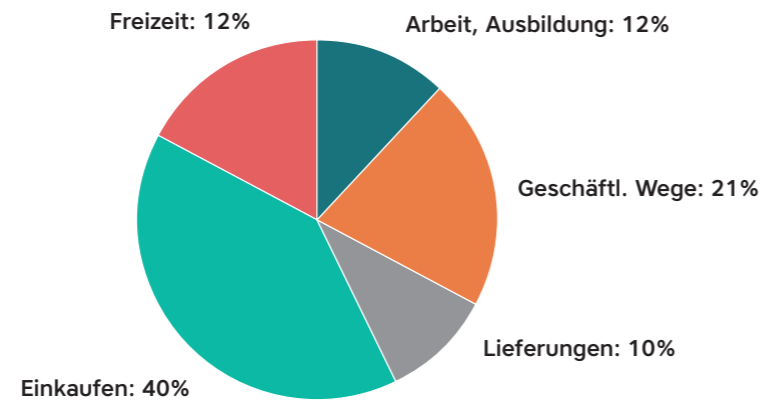
Potenziale und Einsatzfelder von elektrischen Cargo-Bikes

Erwiesene Umlagerungspotenziale

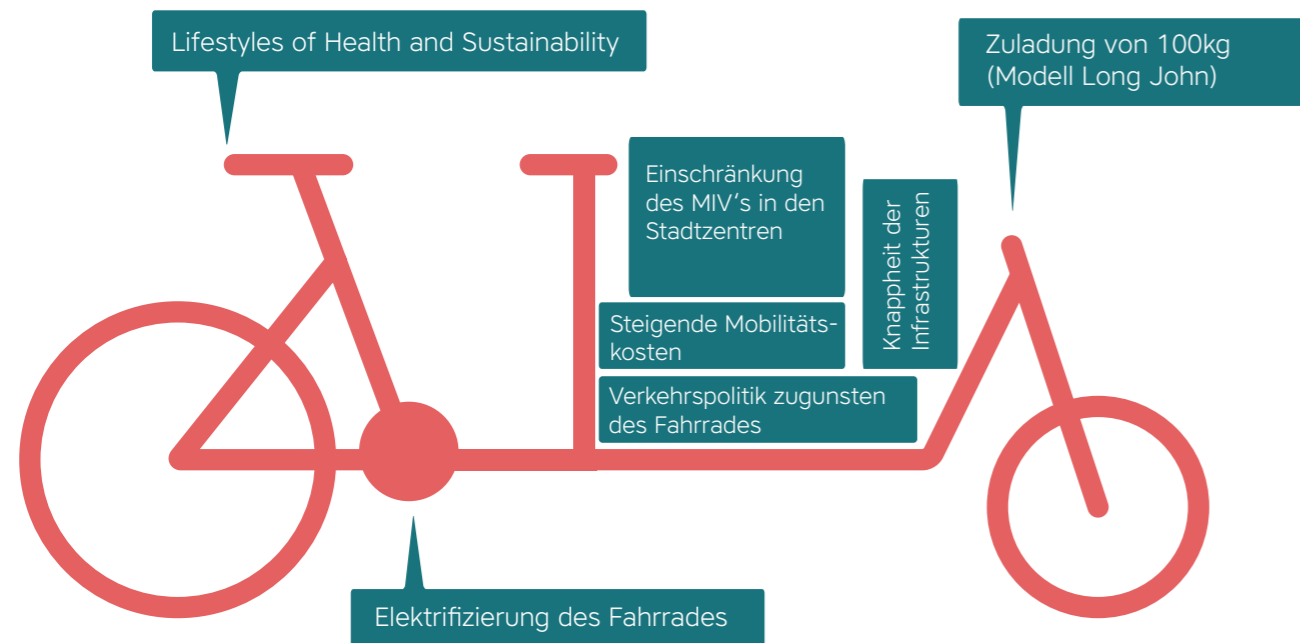
Dank der Transportkapazität von bis zu 300kg und des Elektromotors stellt das eCargo-Bike für viele Wege eine taugliche Alternative zum Auto dar - sei es im privaten oder betrieblichen Verkehr. So wurde im Rahmen des Programms cycle-logistics.eu errechnet, dass insgesamt 51% der motorisierten Gütertransporte in europäischen Städten auch per Cargo-Bike getätigt werden könnten. Dabei wurde sowohl die Mobilität von Haushalten als auch von Unternehmen untersucht. Unter den theoretisch umlagerbaren Fahrten stellen die privaten Einkaufswege das grösste Potenzial dar, gefolgt von den geschäftlichen Fahrten mit Gütertransport (vgl. cyclelogistics.eu - moving Europe forward, abgerufen am 06.01.2016).

51% aller motorisierten Gütertransporte per Auto oder Lieferwagen in europäischen Städten könnten mit dem Cargo-Bike getätigt werden.

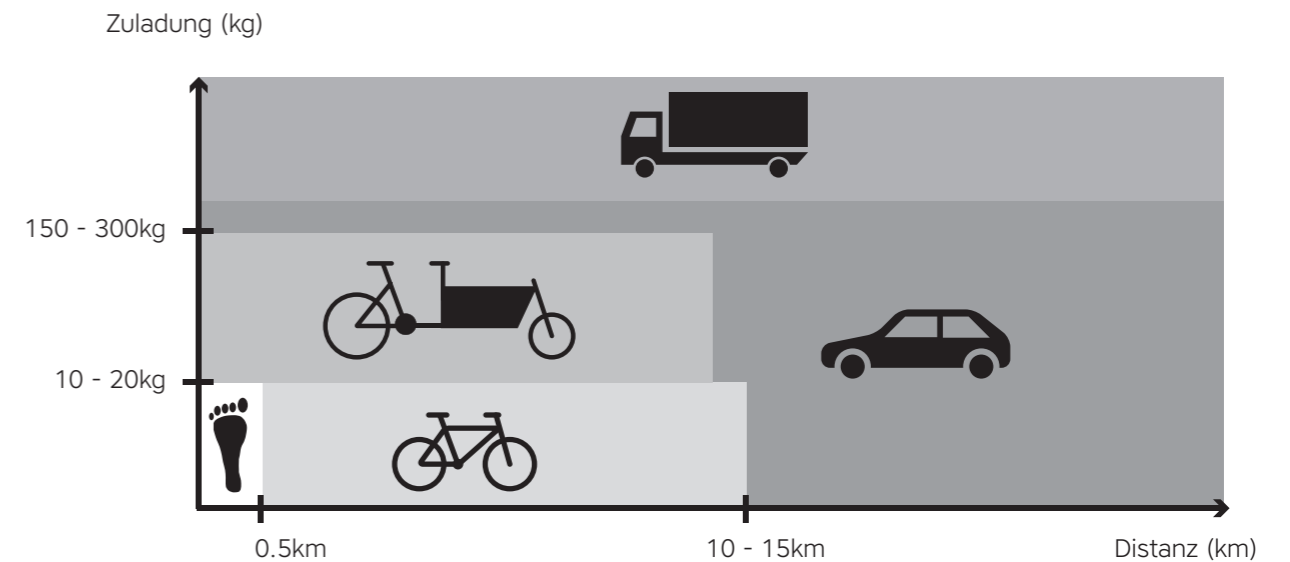
Anteile der einzelnen Verkehrszwecke an der Gesamtheit der umlagerbaren Gütertransporte



Die treibenden Kräfte der Renaissance des Cargo-Bikes



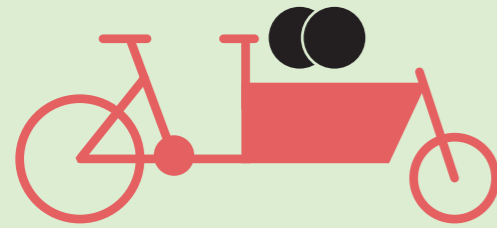
Der Einsatzbereich des Cargo-Bikes



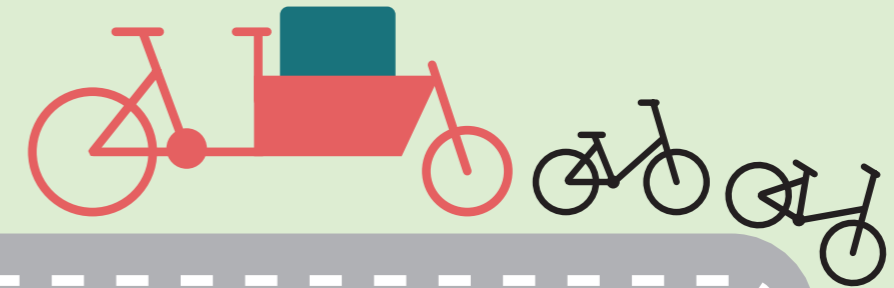
Das eCargo-Bike ist eine Alternative zum Auto auf Strecken von bis zu 10-15km und bei Lasten bis zu 300kg.

Weshalb die Nutzung von eCargo-Bikes so sinnvoll ist

Für Familien und Haushalte	Für Unternehmen
Gesundes Familienfahrzeug	Effizientes Transportmittel mit hohem Innovationsgehalt
Schont das Haushaltsbudget	Reduziert Kosten für den Betrieb
Freude und Spass für Kinder	Verleiht ein zeitgemässes Image
Umweltfreundlich	Verbessert die Ökobilanz



Station 1: Der Kindertransporter
Cargo-Bikes eignen sich perfekt für den Kleinkindertransport. In der Schweiz ist der Transport von zwei Kindern in der Transportbox und einem Dritten in einem Kindersitz auf dem Gepäckträger erlaubt.



Station 2: Die Familienkutsche
Das Cargo-Bike als treuer und praktischer Packesel für die ganze Familie: Ob mit dem Schlauchboot an den See oder mit dem Freizeitmaterial auf den Sportplatz.

ZUHAUSE



KITA

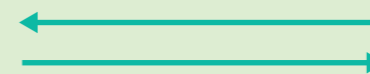


BÜRO



EINKAUFEN

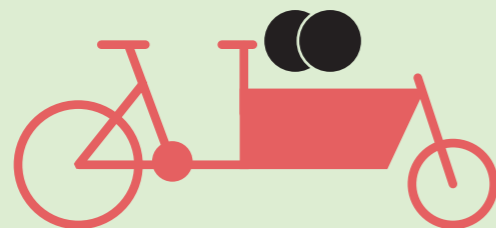
ZUHAUSE



BADI AM SEE

Station 4: Die Enkellimousine

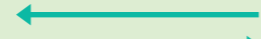
Die Grosseltern sind überglücklich, wenn Nachwuchs da ist, der mit dem Cargo-Bike ausgefahren werden kann. Sei es zum Spielplatz im Quartier oder als Tagesexkursion durch die Hügel der Region.



ZUHAUSE



ENKEL



SPIELPLATZ

Station 3: Das Entsorgungs- und Versorgungsmobil

Im Haushalt ohne Kinder bietet sich das Lastenrad für den täglichen Transport von Einkäufen oder Entsorgungsgut an.



ZUHAUSE



ENTSORGEN

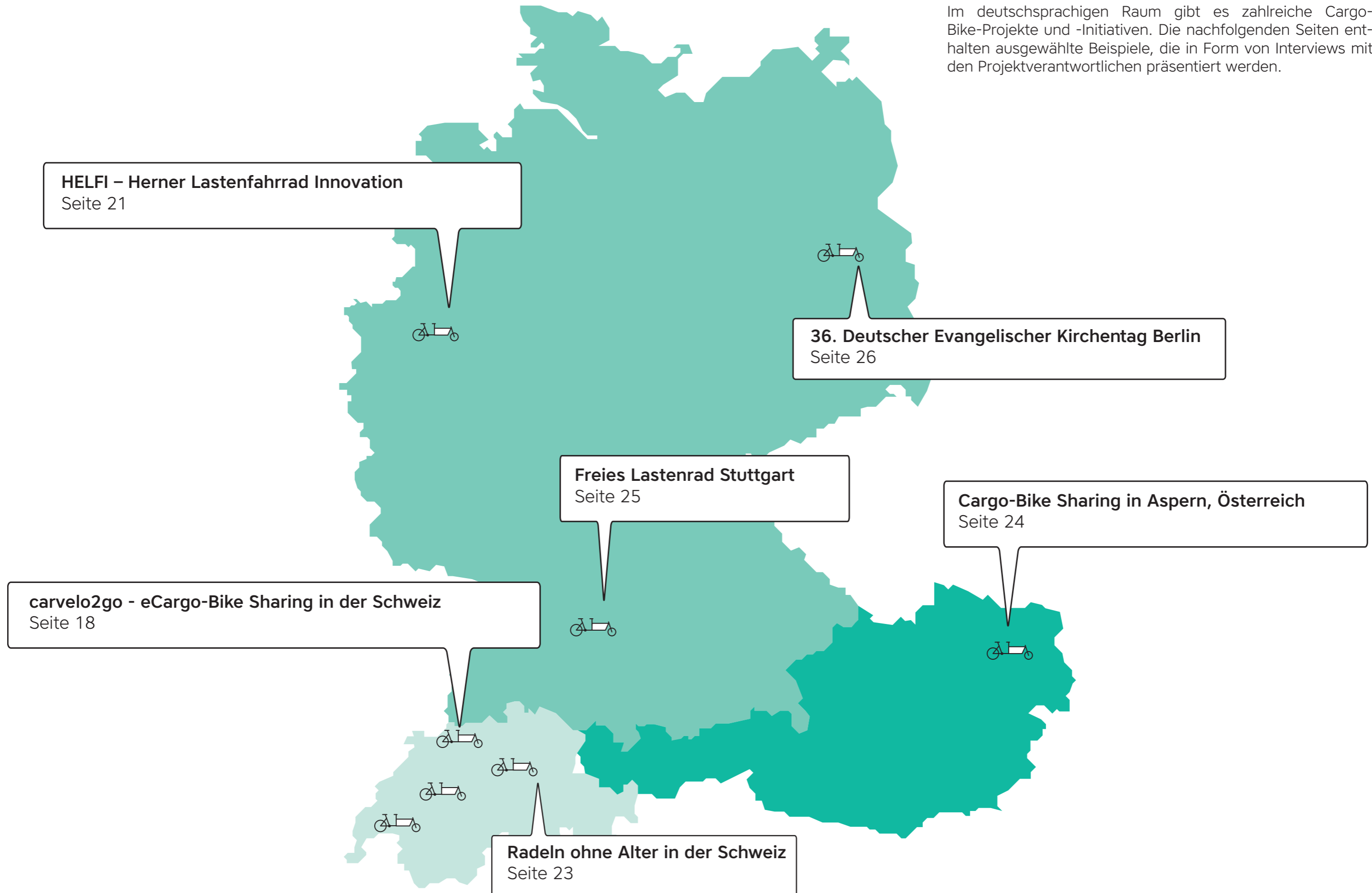
EINKAUFEN



BÜRO

Ausgewählte Cargo-Bike-Projekte im deutschsprachigen Raum

Im deutschsprachigen Raum gibt es zahlreiche Cargo-Bike-Projekte und -Initiativen. Die nachfolgenden Seiten enthalten ausgewählte Beispiele, die in Form von Interviews mit den Projektverantwortlichen präsentiert werden.



carvelo2go - eine Weltneuheit in Bern

Mit der Plattform carvelo2go.ch rief die Mobilitätsakademie mit der Unterstützung ihrer Partner in Bern das erste öffentliche Cargo-Bike-Sharing für elektrische Cargo-Bikes ins Leben. Offizieller Start war am 30. September 2015.

carvelo2go basiert auf einem Host-Konzept. Das heisst, sogenannte Hosts (Kleinbetriebe im Quartier wie z.B. ein Buchladen, eine Bäckerei, eine Bar usw.) verwalten die Schlüssel und die Batterien der insgesamt 19 Bikes und können sie im Gegenzug selbst während einer bestimmten Zeitspanne kostenlos für ihre betrieblichen Zwecke nutzen. So wird gleichzeitig der Einsatz von Cargo-Bikes im privaten als auch im betrieblichen Kontext gefördert und die maximale Auslastung der zur Verfügung stehenden Bikes ist gewährleistet.

Das Angebot stiess in den ersten drei Monaten auf grosses Interesse und wurde stetig ausge-

baut. Mittlerweile stehen an 19 Standorten in der ganzen Stadt Bern Cargo-Bikes zur Ausleihe bereit und knapp 400 Nutzerinnen und Nutzer haben sich auf der Plattform registriert.

Im März 2016 wird das Angebot auf zwei weitere Städte in der Schweiz, Basel und Vevey, ausgeweitet. Weitere Städte werden folgen.

> Bilder 8-10, Seite 19: Impressionen des Lancierungsevents von carvelo2go in Bern mit den Hosts, Partnern und Medienvertretern.

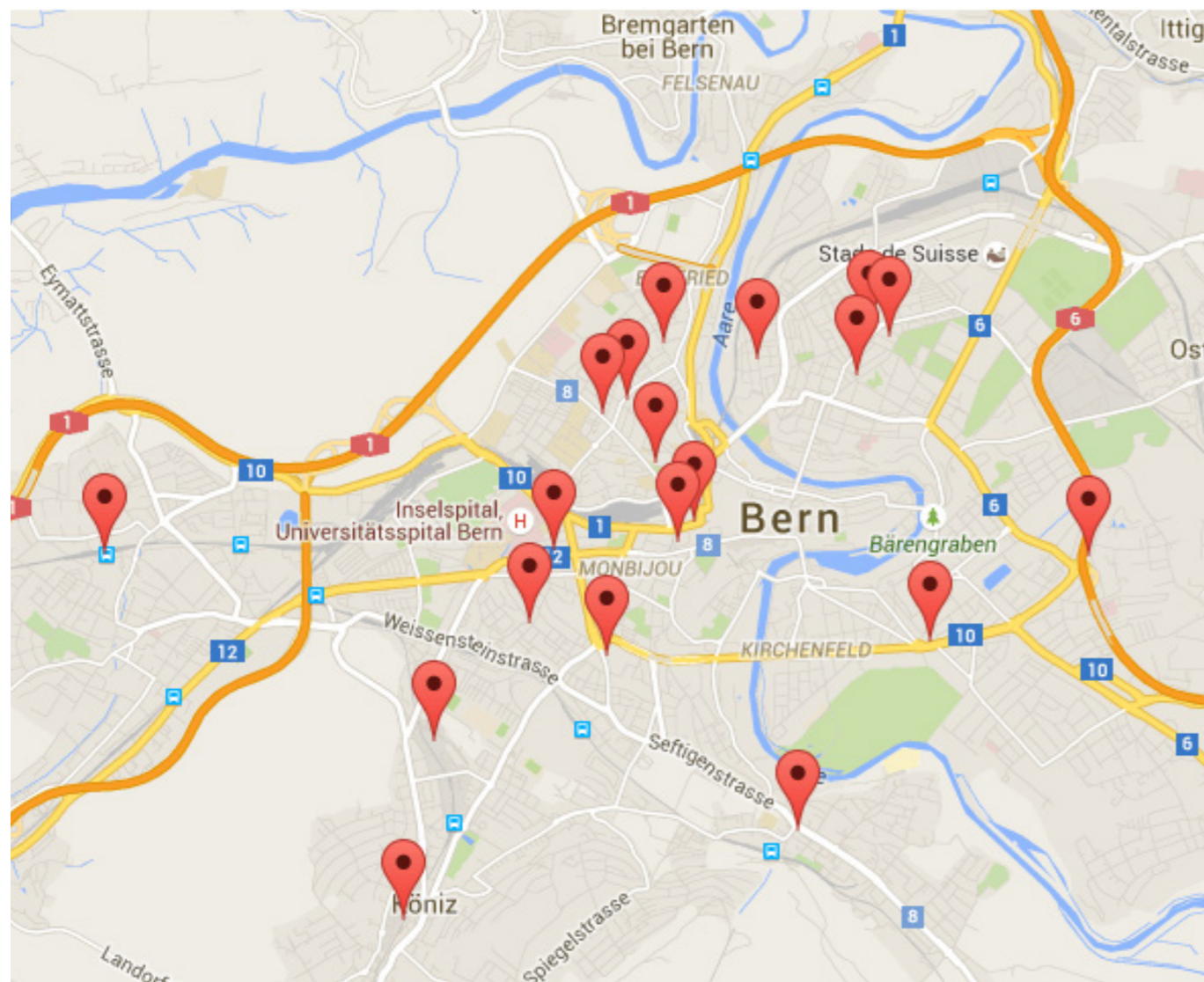


Bild 7: Karte mit Standorten von carvelo2go in Bern.



carvelo2go - eCargo-Bike-Sharing in Bern, Basel und Vevey

Ein Interview mit Alain Brügger, carvelo2go

Können Sie kurz Ihr Projekt / Unternehmen und die Einsatzfelder von Cargo-Bikes beschreiben?

Über die Plattform carvelo2go.ch können Interessierte stundenweise elektrische Cargo-Bikes für sich reservieren und diese danach bei sogenannten Hosts an unterschiedlichen Standorten in der Stadt Bern abholen. Hosts sind lokale Geschäfte (Restaurants, Bars, Bäckereien, Apotheken), die den Verleihprozess der Cargo-Bikes abwickeln und einen Abstellplatz für „ihr“ Cargo-Bike bereitstellen. Partner des Projekts sind die Fachstelle Mobilitätsberatung des Amtes für Umweltschutz der Stadt Bern, der TCS und die BLS AG. Für die Lancierung in Basel ab März 2016 unterstützen uns das Amt für Umwelt und Energie und das Amt für Mobilität des Kantons Basel-Stadt, sowie die IWB und der TCS. In Vevey sind es bislang der TCS und die Stadt Vevey.



Bild 11: Lancierung von carvelo2go in Bern

Mit carvelo2go entwickelte die Mobilitätsakademie ein Angebot, welches einerseits die effiziente Nutzung vorhandener Ressourcen – in diesem Fall Cargo-Bikes – durch einen Sharing-Betrieb gewährleistet, und andererseits sowohl die Bedürfnisse gewerblicher als auch privater Haushalte befriedigt. Denn neben den privaten und gewerblichen Kunden, die unsere Bikes ausleihen, dürfen auch unsere Hosts „ihre“ Bikes selber nutzen – und oft tun sie dies für notwendige betriebliche Fahrten.

Bereits bei der Durchführung von Vor-Projekten haben wir erkannt, dass zwar viele Familien in der Schweiz gerne ein Cargo-Bike nutzen möchten, aber die Anschaffung eines solchen das verfügbare Mobilitätsbudget oftmals übersteigt. Gleich-

zeitig haben wir festgestellt, dass viele kleinere Betriebe in der Stadt ihre Lieferfahrten oftmals mit motorisierten Verkehrsmitteln erledigen, obwohl deren Volumen auch problemlos mit dem Cargo-Bike transportiert werden könnte.

Welchen Vorteil bietet Ihnen das Lastenrad gegenüber anderen Verkehrsmitteln?

Das Cargo-Bike besticht vor allem durch seine Unkompliziertheit – und dies trotz seiner äusserst flexiblen Einsetzbarkeit. Das Cargo-Bike bietet die Geschwindigkeit, Wendigkeit und Flexibilität eines herkömmlichen Fahrrads, erlaubt es aber dank dem eingebauten „Kofferraum“ auch Transportleistungen zu erbringen, für die normalerweise zum Auto oder Lieferwagen zurückgegriffen wird. Klar gibt es Grenzen, aber das Cargo-Bike nimmt einen neuen Platz in der Ordnung der Verkehrsträger im Individualverkehr ein – irgendwo zwischen Zweirad und Auto. Zusätzlich ist es enorm energieeffizient und verursacht keine lokalen Lärm- und Schadstoffemissionen – zwei Aspekte, die besonders für Städte äusserst attraktiv sind. Bestätigt wird dieser Umstand auch durch die Partnerschaft der Städte Bern und Basel für das Projekt.

Mit welchen Hindernissen kämpfen Sie noch beim Einsatz von Cargo-Bikes?

Ein Punkt bei einem eCargo-Bike Sharing in der Schweiz ist sicherlich, dass wir bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt der Entwicklung des Cargo-Bike Marktes gestartet sind. Das Interesse der Schweizer Bevölkerung an Cargo-Bikes erwacht erst gerade. Längerfristig wird dies sicherlich ein Zugewinn sein, denn wenn die Nachfrage da ist, sind wir bereits etabliert. Doch momentan bemerken wir, dass viele potenzielle Kunden das Cargo-Bike und seine vielen Vorteile noch gar nicht kennen. Wenn die Bikes also in den Städten gesehen werden, kommen die Leute gar nicht auf die Idee, diese Bikes auch selber zu nutzen. Wir stellen diesbezüglich aber langsam einen Sinneswandel fest und freuen uns über steigende Nutzer- und Nutzungszahlen.

Ein weiteres Hindernis sind wohl die etwas grösseren Flächenansprüche der Cargo-Bikes, da diese in der Regel etwas länger und breiter sind als herkömmliche Bikes. Da die Verkehrsplanung in den Städten in der Regel einen Vorlauf von mehreren Jahren hat, müssten eigentlich Veloabstellflächen, die heute geplant werden, bereits den erhöhten Platzansprüchen von Cargo-Bikes entsprechen. Oftmals ist dies aber nicht der Fall und

es gibt gewisse Standorte, an denen es schwierig ist, einen geeigneten Standort für unsere carvelo2go Hosts zu finden.

Welches Cargo-Bike Modell kommt bei Ihrem Projekt zum Einsatz?

carvelo2go soll ein Angebot für ein breites Nutzerspektrum sein, deshalb ist es auch wichtig, dass wir unseren Kunden eine möglichst breite Modell-Palette anbieten können. Dies gestaltet sich aus finanziellen und strategischen Gründen jedoch nicht immer ganz einfach. Zurzeit finden sich deshalb in der Flotte in Bern die Riese&Müller Loads, Butchers&Bicycles MK1-E, Urban Arrow Family, ein Babboe Big-E und ein Omnium wieder.

Welches ist die Entwicklungsperspektive bzw. das Ziel Ihres Projekts?

Das Ziel des Projektes ist es, zumindest in den grösseren Städten eine schweizweite Abdeckung zu erreichen. Natürlich sind auch ländliche Gemeinden für carvelo2go von grossem Interesse, aber ohne Unterstützung durch die öffentliche Hand muss dort die Realisierbarkeit genau geprüft werden.

Zur Erreichung dieses Ziels ist eine schrittweise Expansion des Projektes geplant: In Bern sind wir bereits operativ, im Frühjahr 2016 folgen mit Basel und Vevey zwei weitere Städte. Gleichzeitig gleisen wir die nötigen Partnerschaften auf, um sukzessive weitere Schweizer Städte mit unserem Angebot zu erschliessen. Natürlich können sich interessierte Partner jederzeit bei uns melden!



Kontakt:
carvelo2go,
Alain Brügger,
alain.bruegger@tcs.ch

HELFI - Herner Lastenfahrrad Innovation

Ein Interview mit Lea Heinrich, Zeppelin Universität

Können Sie kurz Ihr Projekt / Unternehmen und die Einsatzfelder von Cargo-Bikes beschreiben?

Das Projekt hat zum Ziel, den Einsatz von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr auf kommunaler Ebene (am Beispiel der Stadt Herne) und den dadurch zu leistenden Beitrag zur Energiewende und zum Klimaschutz genauer zu ermitteln und zu erproben. Damit ermittelte Potenziale auch tatsächlich ausgeschöpft werden können, müssen neue Geschäftsmodelle rund um den Einsatz von (Lasten-) Fahrrädern – gerade in urbanen Ballungsräumen wie dem Ruhrgebiet – erarbeitet und getestet werden.

Bei der Auswahl der Teilnehmer wurde darauf Wert gelegt, so viele Bereiche wie möglich abzudecken, was den Einsatz der Lastenräder angeht. Zudem war das Ziel, nicht diejenigen zu überzeugen, die schon fahradaffin sind, sondern den Unternehmern, die dem Fahrradeinsatz im Geschäftsalltag noch kritisch gegenüber stehen, die Vorteile der



Bild 12: Lastenradprojekt in Herne

Lastenradnutzung zu verdeutlichen.

Teilnehmende Unternehmen/Einsatzgebiete:

- Blumen und Floristik (Friedhofsgärtnerei): Lieferung in Haushalte, Einrichtungen, Schrebergärten
- Einkaufscenter (Verwaltung): Bikesharing durch die ansässigen Ärzte, Anwälte, Steuerberater (Dokumentenlieferung) und Anwohner
- Tischlerei: Aufmaße, Muster, Werkzeugtransport
- Elektrohändler: Werkzeugtransport, Kundenbesuche

- Elektriker: Werkzeugtransport, Kunden-/ Baustellenbesuche
- Bio-Supermarkt: Kundenlieferungen, Werbefahrten
- Apotheke: Medikamentenlieferungen

Welchen Vorteil bietet Ihnen das Lastenrad gegenüber anderen Verkehrsmitteln?

Das Projekt leistet einen Beitrag zur Weiterentwicklung und Steuerung nachhaltiger vernetzter lokaler bzw. regionaler Infrastrukturen, zur Stärkung von Initiativen, die den Weg zu einer neuen klimaschonenden Innovations- und Lebenskultur in den Städten und Gemeinden des Ruhrgebietes aufzeigen sowie eine Stärkung von Initiativen und Ansätzen, die sich mit der Umsetzung der Energiewende in der nachhaltigen Quartiersentwicklung der Region befassen. Das Projekt sensibilisiert stark für die verkehrspolitische Dimension der Energiewende und zeigt das Potenzial der lokalen Wertschöpfung auf. Der zu Beginn der Testphase neu eingeführte Projektname „HELFI-Herner Lastenfahrrad Innovation“ spiegelt die Bedeutung und den Nutzen für die Unternehmer sowie die Kommune wieder: „HELFI“ hilft, Zeit- und Kosten zu sparen, das Betriebsklima zu verbessern und die lokale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmer zu sichern. Die einheitliche Gestaltung der Räder gibt dem Projekt einen Wiedererkennungswert und die Platzierung der Firmenwerbung in diesem Rahmen signalisiert: „Wir sind dabei!“ Ein Kundenbesuch mit „HELFI“ zieht die Blicke der Passanten auf sich, der Einsatz des Lastenrades im städtischen Verkehr hat eine hohe Werbewirkung und verschafft den Unternehmern eine hohe Präsenz sowie positive Reputation.

Mit welchen Hindernissen kämpfen Sie noch beim Einsatz von Cargo-Bikes?

„Lastenradpiloten gesucht!“ Diesen Aufruf startete die Zeppelin Universität in Kooperation mit der Stadt Herne und der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Herne Ende August 2014. Die Resonanz war beschaulich. Vielleicht, weil das Konzept „Lastenrad im Wirtschaftsverkehr“ für viele noch zu wenig greifbar ist. Genau aus diesen Gründen ist es notwendig, mit einem solchen Pilotprojekt ein Exempel zu statuieren. Bequemlichkeit, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit werden trotz der hoch eingeschätzten Potenziale des Lastenrades in Frage gestellt. Um zu überzeugen, genügen nicht bloße Empfehlungen. Es sind die Erfahrungswerte von Unternehmern aus der Nachbarschaft, die die Akzeptanz vorantreiben. Die Zwischenbilanz, welche

nach 4-monatiger Testphase gezogen werden kann, ist: Das Lastenrad steht dem PKW im städtischen Verkehr grundsätzlich in nichts nach. Für Strecken von 4-7km ist das Gefährt laut Nutzern ideal, eine Zuladung von 40kg ist jedoch das Maximum, was das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrer betrifft.

Die im Herner Lastenradprojekt eingesetzten Prototypen (Nullserie vor Markteinführung) sind technisch noch nicht ausgefeilt und es waren somit einige Nachbesserungen notwendig. Die Hauptproblematik im Rahmen des Projektes ist daher, die Teilnehmer auch nach der Mängelbehebung aufgrund der zu Beginn aufgetretenen Probleme von den Vorteilen des Lastenrades als Transportmittel zu überzeugen.

Zum Ende des Jahres 2015 wird sich nach Abschluss der Testphase zeigen, ob das Lastenrad sich als alternatives Transportmittel im urbanen Wirtschaftsverkehr bewährt hat und die Testfahrer auch weiterhin „Ja“ zum Lastenrad sagen.

Welches Cargo-Bike Modell kommt bei Ihrem Projekt zum Einsatz?

Das Hercules Cargo.



Kontakt:
Zeppelin Universität / Helfi,
Lea Heinrich,
lea.heinrich@zu.de

Radeln ohne Alter in der Schweiz

Ein Interview mit Anina Flury, Radeln ohne Alter

Können Sie kurz Ihr Projekt / Unternehmen und die Einsatzfelder von Cargo-Bikes beschreiben?

Wir von Radeln ohne Alter sind fest davon überzeugt, dass das Leben, auch wenn man gegen die hundert geht, noch voller Freude sein kann und auch sein soll. Auf elektrischen Rikschas laden wir Bewohner von Alters- und Pflegeheimen dazu ein, die Umgebung, in welcher sie ihr Leben lang gelebt haben, hautnah neu zu entdecken, dabei ihre Lebensgeschichten mit uns zu teilen und sich wieder als Teil der Gemeinschaft zu fühlen. Dadurch entstehen neue, wunderbare Freundschaften, Brücken zwischen Generationen werden gebaut und eine aktive Mitbürgerschaft gefördert.



Bild 13: Radeln ohne Alter in der Schweiz

Welchen Vorteil bietet Ihnen das Lastenrad gegenüber anderen Verkehrsmitteln?

Unsere Rikschas-Ausflüge haben meist ein bestimmtes Ziel, sei es die Weinbar, in welcher man sich früher mit der ersten grossen Liebe getroffen hat, die Seebadi, in der man sich früher gesonnt hat, die Einkaufsstrasse, in der man früher gerne Kleider gekauft hat oder auch der Friedhof, auf dem Familienmitglieder begraben sind. Viele dieser Ziele erreicht man - besonders in Städten - mit dem Auto nur sehr schwer. Mit der Rikschas ist dies jedoch kein Problem. Zudem ist auch der Ein- und Ausstieg wesentlich angenehmer und einfacher als bei einem Auto. Nicht zuletzt ist bei uns auch immer der Weg das Ziel. Auf der Rikschas sind die Passagiere an der frischen Luft, können die Sonnenstrahlen auf ihrem Gesicht geniessen, mit dem Fahrer und den Passanten plaudern und Geschichten von früher erzählen.

Mit welchen Hindernissen kämpfen Sie noch beim Einsatz von Cargo-Bikes?

- Keine Stelle, die Auskunft zum gesamten Prozess und den Kosten der Typengenehmigung geben kann
- Neue Verordnung für die Zulassung von Rikschas für die Schweiz, die zuerst noch ausgelegt werden muss
- Technische Anforderungen speziell für den Einsatz der Rikschas in der Schweiz, die kostspielig und nicht ganz einfach realisierbar sind und die überall sonst auf der Welt nicht notwendig sind

Welches Cargo-Bike Modell kommt bei Ihrem Projekt zum Einsatz?

Wir nutzen eine speziell für die Initiative entwickelte elektrische Rikschas der Marke Christiania aus Kopenhagen, die auf dem Modell «Christiania Taxi» basiert.



Kontakt:
Radeln ohne Alter Schweiz,
Anina Flury,
anina.flury@bluewin.ch

Cargo-Bike Sharing in Aspern, Österreich

Ein Interview mit Lukas Lang, Wien 3420

Können Sie kurz Ihr Projekt / Unternehmen und die Einsatzfelder von Cargo-Bikes beschreiben?

Das Projekt wurde im Stadtentwicklungsgebiet „Aspern Die Seestadt Wiens“ initiiert. Ziel ist es, den Bewohnerinnen und Bewohnern ein vielfältiges Mobilitätsangebot zu bieten. Dazu gehört auch das Fahrradverleihsystem SeestadtFLOTTE, in das bisher vier Lastenräder integriert wurden.



Bild 14: Lastenrad der SeestadtFLOTTE in Aspern

Welchen Vorteil bietet Ihnen das Lastenrad gegenüber anderen Verkehrsmitteln?

Das Lastenrad ist in erster Linie für Bewohnerinnen und Bewohner der Seestadt gedacht, die kleinere Transporte in der Seestadt oder der näheren Umgebung machen wollen oder Ausflüge mit ihren Kindern. Die Seestadt setzt auf eine fahrradfördernde Gestaltung und in der Umgebung sind Ziele mit den Fahrrädern gut zu erreichen.

Mit welchen Hindernissen kämpfen Sie noch beim Einsatz von Cargo-Bikes?

Wir konnten auf keine Erfahrungen anderer bei der Integration von Lastenrädern in ein automatisches Verleihsystem zurückgreifen. Für alle Beteiligten war die Projektumsetzung ein Pilotprojekt. Hinsichtlich der Annahme der Lastenräder durch die Nutzerinnen und Nutzer gibt es noch punktuelle Verbesserungsmöglichkeiten (Schulung).

Welches Cargo-Bike Modell kommt bei Ihrem Projekt zum Einsatz?

Es kommen Räder vom Typ i:SY eCAR:GO zum Einsatz, diese sind in ein Fahrradverleihsystem der Firma Sycube integriert.

Welches ist die Entwicklungsperspektive bzw. das Ziel Ihres Projekts?

Ziel ist es, den Bewohnerinnen und Bewohnern der Seestadt ein zusätzliches Angebot an nachhaltiger Mobilität zu bieten. Das Verleihsystem soll dabei mit der Entwicklung der Seestadt wachsen und in den weiteren Etappen fortgeführt werden.



Kontakt:
Wien 3420,
Lukas Lang,
l.lang@wien3420.at

Freies Lastenrad Stuttgart

Ein Interview mit Eric Puttrowait, Freies Lastenrad Stuttgart

Können Sie kurz Ihr Projekt / Unternehmen und die Einsatzfelder von Cargo-Bikes beschreiben?

Das Projekt „Freies Lastenrad Stuttgart“ beinhaltet momentan zwei Elektro-Lastenräder und zwei unmotorisierte Lastenräder sowie einen großflächigen Anhänger. Diese können mittels Online-Buchung von allen bis zu drei Tage kostenlos ausgeliehen werden. Alle am Projekt Beteiligten arbeiten ehrenamtlich. Die Finanzierung der Lastenräder und des Drumherums basiert auf Spenden. Die Räder sind an festen Standorten bei Hosts, wie dem vereinsbasierten Bioladen „Plattsalat“, stationiert, die sie auch für Lieferungen benutzen. Oft wird das Lastenrad genutzt für Veranstaltungstransporte (z.B. bei Bürgerfesten), private Einkäufe oder als Kaffee-Bike. Das Projekt will keine reine Dienstleistung sein, sondern setzt auf einen Gemeinschaftsgeist in der Nutzercommunity, bei dem alle Teil des Lastenrads sind und Verantwortung tragen können und sollen.



Bild 15: Freies Lastenrad Stuttgart

Welchen Vorteil bietet Ihnen das Lastenrad gegenüber anderen Verkehrsmitteln?

Die vielen allgemeinen Vorteile von Cargo-Bikes sind bekannt und gelten natürlich auch für das Lastenrad Stuttgart. Angesichts der großen Platzknappheit in Stuttgart ist hier aber hervorzuheben, dass das Lastenrad kaum Parkplatz verbraucht im Vergleich mit einem Auto. Lastenrad fahren macht glücklich.

Mit welchen Hindernissen kämpfen Sie noch beim Einsatz von Cargo-Bikes?

- Scheinbar unbeugsame Hegemonie des MIV in Stuttgart, daher schlechte Fahrradinfrastruktur und wenig Anerkennung im Straßenverkehr.

- Bisher kaum Marketing, daher eher geringe Auslastung der Bikes
- Andererseits sind die Leistungsgrenzen des Teams erreicht, sich um Buchungen, Pflege der Velos, Internetpräsenz, Vernetzung etc. zu kümmern.
- In Deutschland fehlt eine „Volunteer-Kultur“, in der die Beteiligung von Bürgern an solchen Projekten etwas Selbstverständliches ist. Bspw. in den USA leben solche Projekte von viel breiter aufgestellten Teams aus ehrenamtlichen Mitmachern, da „Volunteering“ in der Gesellschaft verwurzelt ist.

Welches Cargo-Bike Modell kommt bei Ihrem Projekt zum Einsatz?

Drei selbstgebaute Dreiräder nach dem Open-source-Bauplan des „xyz-Lastenrads“ (eins davon mit Elektromotor), ein Long-John E-Lastenrad „Rapid“ der Firma „Radkutsche“ und ein Anhänger „Bikes at work“ mit E-Bike.

Welches ist die Entwicklungsperspektive bzw. das Ziel Ihres Projekts?

Ideelles Ziel ist es, die Stuttgarter Bevölkerung mit der Idee, Lastenräder zu nutzen, zu konfrontieren; dies als praktische Alternative sichtbar zu machen und einen unkomplizierten ersten Kontakt zu ermöglichen.

Praktisch soll in Zukunft die Schaffung von offiziellen Parkplätzen für Lastenräder im Stadtraum, als Schutz vor Regen und Schnee und gut sichtbar, erreicht werden.

Weiterhin soll eines der Lastenräder rotieren, das heißt alle zwei bis drei Wochen den Host wechseln. Hosts dafür werden momentan gesucht, dies könnten Cafés, Bibliotheken, WGs, Läden, Vereine etc. sein.



Kontakt:
Freies Lastenrad Stuttgart,
Eric Puttrowait,
ep@ilpoe.uni-stuttgart.de

36. Deutscher Evangelischer Kirchentag Berlin

Ein Interview mit Christof Hertel, Stabsstelle Umwelt, 36. Deutscher Evangelischer Kirchentag

Können Sie kurz Ihr Projekt / Unternehmen und die Einsatzfelder von Cargo-Bikes beschreiben?

Der Deutsche Evangelische Kirchentag setzt bei Vorbereitung, Durchführung und Abbau der alle zwei Jahre stattfindenden fünftägigen Veranstaltung mit über 100.000 Dauerteilnehmenden Lastenräder ein. Diese werden durch den Fahrradkurierdienst genutzt, als mobiler Verkaufsstand von Merchandising Produkten sowie als Versorgungsfahrzeug für die stationären Kirchentags-Shops, welche Merchandising-Produkte auf dem weitläufigen Veranstaltungsgelände anbieten. Der Fahrradkurierdienst benutzt etwa 12 Lastenfahräder, um Veranstaltungsorte mit Material aus dem Zentrallager zu beliefern oder um kurzfristig weitere Materialien nachzuliefern und Umfuhren durchzuführen. Ein Fahrrad wird durchgehend von den Hausdiensten für Post- und Besorgungsfahrten genutzt.

Welchen Vorteil bietet Ihnen das Lastenrad gegenüber anderen Verkehrsmitteln?

Der Vorteil des Lastenrades ist vielfältig: Es ist enkeltauglich und verbraucht weniger Ressourcen als ein Lieferwagen. Es ist ideal für Transporte, bei denen ein herkömmliches Fahrrad zu klein, ein Auto jedoch viel zu groß ist. Unsere ehrenamtlichen Helfer benötigen keinen Pkw-Führerschein und können auch mit unter 18 Jahren ein Lastenrad fahren. Die Räder sind ideal für eilige Nachlieferungen, da sie bis in die Veranstaltungshallen hineingeschoben werden können. Ein Entladen findet erst am Verwendungsort statt. Die Besucher werden kaum gestört.

Mit welchen Hindernissen kämpfen Sie noch beim Einsatz von Cargo-Bikes?

Da wir die Räder nur etwa 10 Tage alle zwei Jahre benötigen ist bei einer solchen großen Flotte die Ausleihe nicht einfach zu bewerkstelligen. Beim Stuttgarter Kirchentag 2015 wurden wir durch die GLS Bank und Radkutsche als Werbemaßnahme mit den Rädern versorgt. Das größte Hindernis ist jedoch, dass die Fahrzeugkapazität (Volumen und Gewicht), der Aktions-Radius und die Schnelligkeit des Cargo-Bikes von den Transport-Bestellern unterschätzt wird. Dementsprechend werden häufiger Autos angefordert, obwohl ein Cargo-Bike

ausgereicht hätte.

Durch die umweltfreundliche und hohe Service-Qualität des Transportes kommt es andererseits zu Rebound-Effekten. Es werden also mehr Fahrten durchgeführt, als wenn diese Transportalternative nicht zur Verfügung gestanden hätte.

Welches Cargo-Bike Modell kommt bei Ihrem Projekt zum Einsatz?

Zuletzt hatten wir sechs rapid von Radkutsche und sechs mehrspurige Räder auf Basis des Radkutsche Musketiers. Teilweise waren die Räder Elektro-unterstützt. Ein bullitt dient als Hausdienste-Rad, ein gustav w. Spezialrad der Bruderhaus Diakonie dient als mobiler Verkaufs- und Informationsstand.

Welches ist die Entwicklungsperspektive bzw. das Ziel Ihres Projekts?

Der Kirchentag möchte die umweltfreundliche Großveranstaltung sein, und alle Fahrzeuge möglichst effizient und gut ausgelastet betreiben. Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche und kleine Fahrzeuge ist daher, wo sinnvoll, wichtig. Als Veranstaltung wollen wir nicht nur über die Bewahrung der Schöpfung reden, sondern konkret handeln und zum Nachahmen anregen. Daher haben wir auch einen Leitfaden zum Lastenrad-Einsatz herausgegeben. Siehe: edoc.difu.de/edoc.php?id=IRGN4L17



Kontakt:
Stabsstelle Umwelt,
36. Deutscher Evangelischer Kirchentag Berlin 2017 e.V.
Christof Hertel,
c.hertel@kirchentag.de

„Bernify“: Berner Familien packen drauf! Die Stadt Bern lanciert aussergewöhnliche Familienradkampagne

Ein Blick in die Berner Cargo-Bike-Zukunft von Dr. Jörg Beckmann, Direktor der Mobilitätsakademie AG

So oder ähnlich könnte eine Schlagzeile der Berner Zeitung in nicht allzu ferner Zukunft lauten, „(...) denn Bern entwickelt sich seit ein paar Jahren immer mehr zum Hotspot der Schweizer Lastenradbewegung. Dicht auf den Fersen ist Basel, denn auch dort haben umtriebige Velohändler und städtische Akteure erste Aktionen gestartet. Es ist ein wenig wie die alte Rivalität zwischen dem FCB und YB – nur, dass hier die fussballerischen Verhältnisse auf dem Kopf gestellt werden, so zumindest sieht es ganz objektiv die in Bern ansässige Mobilitätsakademie“. Soweit das fiktive Intro der BZ anlässlich der Lancierung der Berner Familienradinitiative im Frühjahr 2017.

Doch was ist der Hintergrund dieses BZ-Artikels mit Seitenhieb auf Basel? Was ist ein Familienrad und warum braucht es scheinbar mit „Bernify“ einen weiteren Anglizismus im guten alten Berndeutsch?

Wer bereits einmal in Kopenhagen war und es geschafft hat, sich früh morgens in den dichten Veloverkehr einzureihen, der staunt nicht schlecht, wenn schon bald hinter, neben oder vor ihm Kindergeschrei aus einem Cargo-Bike ertönt. In Kopenhagen werden die Kleinsten schon seit vielen Jahren nicht auf der Rückbank eines SUVs „mobilitätssozialisiert“, sondern auf der Ladefläche eines „Christiania-Cykel“, wie die Mutter aller Lastenräder im Dänischen so schön heisst. Mittlerweile drängen sich auf den städtischen Velobahnen der Hauptstadt neben den alten Lasteneseln aus dem „Freistaat Christiania“ allerdings immer schickere Cargo-Bikes, denn für die jungen statusbewussten Eltern der nordischen Hippster-Metropole ist das private Familienrad in ähnlicher Weise zu einem Identifikations- und Disktinktionsmittel geworden, wie es im fossilen „Motor-Age“ noch der von Vater chauffierte Familienwagen war.

In der Stadt Kopenhagen verfügen gemäss Expertenschätzungen auf der Grundlage aktueller Verkaufszahlen etwa 20% aller Familienhaushalte über ein derartiges Lastenvelo für den Trans-

port der Kleinen, des Wocheneinkaufs, der Pflanzenerde für den Kleingarten, der Kites und Boards für den Strandausflug, oder der am Samstag geleerten Tuborgflaschen. Auch wenn sich allmorgendlich und allabendlich die Velopendler auf den mehreren Meter breiten Velowegen aneinander drängen, findet sich immer noch ein Plätzchen für diese alternativen „Sports Utility Vehicles“ und „Family Vans“ – sowohl im rollenden als auch beim ruhenden Verkehr. Möglich gemacht hat diesen seit Jahren anhaltenden (Lasten)Rad-Boom das Programm „Copenhagenize“, welches international als das wohl umfassendste städtische Veloförderprogramm gilt und mittlerweile als Vorbild für sämtliche Metropolen dieser Welt gehandelt wird, wenn es darum geht, eine verbrennungsmotorische durch eine aktive Mobilität zu ersetzen.

Doch welcher Weg führt nun aus der velophilen Gegenwart Kopenhagens in die aktive Mobilitätszukunft der Stadt Bern? Nachdem sich natürlich auch die verantwortlichen Berner Verkehrspolitiker und -politikerinnen in Kopenhagen schlau gemacht haben, nahm bereits 2015 die städtische Velo-Offensive erste Konturen an, gilt es doch das selbstgesteckte Ziel den Gesamtverkehrsanteil der Zweiradfahrenden auf rund 20 Prozent im Jahr 2030 zu verdoppeln. Im Jahr 2016 wurden dann unter Beteiligung massgeblicher Organisationen und der Bevölkerung in der Stadt Bern die Schwerpunkte der Velo-Offensive genagelt. Einer dieser Schwerpunkte setzt klar auf einen massiven Zuwachs von elektrischen und nicht-elektrischen Lastenvelos im privaten und betrieblichen Kontext und baut damit auf den Erkenntnissen der Schweizer Lastenradinitiative „carvelo“ auf, die bereits 2015 von der Mobilitätsakademie und dem Förderfonds Engagement Migros lanciert wurde.

„Mit massgeblicher Unterstützung der Mobilitätsakademie, der innovativen Tochtergesellschaft des TCS, haben die Stadtoberen nun „Bernify“ lanciert. Sie lehnen sich damit an den Schlachtruf „Copenhagenize!“ der globalen Bicycle-Bewegung an und suggerieren, dass aus dem immer autoärmeren Bern ein neues velophiles, helvetisches Kopenhagen werden könnte. Ein für die Stadt zentraler Baustein ist dabei der Einzug von Lastenvelos mit oder ohne E-Motor in den Berner Alltagsverkehr. „Bernify“ ist also in erster Linie eine

Einladung an jene gut 70% aller Familienhaushalte, die nach wie vor ein eigenes Auto auf den knappen Anwohnerparkplätzen in ihrem Quartier horten. Sie sind eingeladen „unseren hippen, dänischen Rad-Heroen zu folgen und die Freude am Cargo-Bike mit ihren Kindern zu teilen. Denn die Erfahrung zeigt, wer seine Kinder einmal auf der Ladefläche hat Platz nehmen lassen, kriegt sie auf keine Rückbank mehr“, sagt Julia Zosso, Sprecherin der Mobilitätsakademie. „Wenn die Berner Familien dieser Einladung folgen, dann sind wir sicher, das quantitative Ziel von Bernify schon in ein paar Jahren zu erreichen, nämlich 20% aller Familienhaushalte mit einem Cargo-Bike auszustatten, also rund 3000 Familienräder nach Bern zu bringen“, so Zosso weiter.

Doch was genau plant die Stadt Bern mit Bernify? Welche Schritte unternimmt sie, um das Cargo-Bike zum Familienrad werden zu lassen? Das Massnahmenpaket „Bernify“ sieht eine Reihe von Schwerpunkten vor, allen voran der weitere Ausbau von carvelo2go, das 2015 als weltweit erstes öffentliches eCargoBike-Sharing an den Start ging und in den letzten Jahren zahlreiche Städte zur Nachahmung motiviert hat. „Was carvelo2go so erfolgreich macht, ist insbesondere die feste Verankerung der „Carvelos“ in den Berner Nachbarschaften und die Einbindung von Quartiersläden als sogenannte Hosts. Die Bäcker, Buchhändler und Barinhaber freuen sich sowohl über jeden und jede, die zu ihnen in den Laden kommt, um Batterie und Schlüssel entgegen zu nehmen, als auch über die Möglichkeit, das Rad für ihre eigenen Lieferfahrten zu nutzen“, schreibt die BZ. Im Rahmen von Bernify steigt die Stadt nun auch mit von ihr gehosteten Stationen bei carvelo2go ein. Künftig finden Einheimische und Touristen zum Beispiel beim Bärengraben und dem Naturhistorischen Museum sowie an acht weiteren Stationen ein mit dem Stadtwappen gebrandetes Bike.

Zusätzlich zu diesem Auftritt schafft die Stadt auch an den fiskalischen Rahmenbedingungen, die ein Lastenraderwerb unter Umständen erleichtern können. So ist die Einführung eines „Geschäftsradprivilegs für elektrische Lastenvelos“ für das kommende Jahr bereits sicher. Damit wird den Mitarbeitern von Unternehmen im Raum Bern ermöglicht, über ihren Arbeitgeber ihr eigenes Lastenvelo mit Steuervorteil zu beziehen. Und dann ist da natürlich der Ausbau der Veloinfrastruktur. Die Stadt hat jüngst ein Infrastrukturprogramm für den „rollenden und ruhenden eLastenvelover-

kehr“ verabschiedet, das sich in einer ersten Phase auf die „Engpassbeseitigung“ an neuralgischen Abschnitten und Orten konzentriert, also gerade dort, wo das Fahren oder Parkieren eines eLastenvelos heute noch schwer fällt.

Angesichts dieser konkreten Massnahmen ist Bernify wirklich mehr als nur eine PR-Kampagne zur Lastenveloförderung und hat durchaus verdient, in einem Atemzug mit „Copenhagenize“ genannt zu werden. „Es bleibt nun zu hoffen, dass die bisherige Begeisterung der Stadtoberen und der Berner Familien, die schon heute „lastenvelofiziert“ sind, auch künftig anhält und Bern so selber zu einer „verkehrstechnischen Sehenswürdigkeit“ wird, die Fachtouristen aus aller Herren Länder anzieht – selbst aus dem Mutterland des Lastenvelos im Norden Europas“, kommentiert Julia Zosso abschliessend die nun anstehende „Bernification“ von Resteuropa.

Bildquellen

Bild 1: www.intelligenter-transporter.hercules-bikes.de

Bild 2: www.butchersandbicycles.com

Bild 3: www.larryvsharry.com

Bild 4: www.radkutsche.de

Bild 5: www.r-m.de

Bild 6: www.urbanarrow.com

Bild 7: www.carvelo2go.ch

Bild 8: Mobilitätsakademie AG, Fotograf: Emanuel Freudiger

Bild 9: Mobilitätsakademie AG, Fotograf: Emanuel Freudiger

Bild 10: Mobilitätsakademie AG, Fotograf: Emanuel Freudiger

Bild 11: Mobilitätsakademie AG, Fotograf: Emanuel Freudiger

Bild 12: Energiewende Ruhr / Hefi, Fotograf: Jens Nieth

Bild 13: Anina Flury, Radeln ohne Alter

Bild 14: Stephan Doleschal / Mobilitätsagentur Wien

Bild 15: Freies Lastenrad Stuttgart

Graphik Seite 10: Piktogramme und Bezeichnungen übernommen von www.nutzrad.de

Graphik Seite 13: „Der Einsatzbereich des Cargo-Bikes“, Abbildung übernommen Hertel, Christof; Spott, Merja: Leitfaden Lastenräder einsetzen. www.kirchentag.de/umwelt, Gestaltung: Mobilitätsakademie AG