

# Radeln statt schwer schleppen

«Noch in diesem Jahr» komme das E-Lastenvelo-Sharing auch in den Kanton Zürich, war im P.S. vom 17. Februar zu lesen. Jetzt ist es soweit: Am Dienstag wurde «Carvelo2go» Zürich und Winterthur auf dem Turbinenplatz in Zürich offiziell lanciert.



Turbinenplatz, Dienstagmorgen: Carvelo2go Zürich und Winterthur ist lanciert, die Zürcher E-Cargobike-Flotte ist startklar. zvg.

Nicole Soland

Bikes stehen in Winterthur zur Auswahl.

Die paar JournalistInnen verloren sich schon fast in der Menge, zu der am Dienstagmorgen auf dem Turbinenplatz zum Start von «Carvelo2go» als erster Jörg Beckmann sprach, der Direktor der Mobilitätsakademie des TCS. Kein Wunder: Neben den Medienschaffenden waren zum Treffen unter freiem Himmel auch VertreterInnen der Zürcher Hosts eingeladen, also jener Veloläden, Bäckereien, Cafés etc., die ab sofort eines der Cargovelos «beherbergen». Auf sie warteten denn auch bereits, fein säuberlich in Reih und Glied abgestellt, die 20 E-Cargobikes, die in Zürich zum Einsatz kommen. Weitere acht

Die TCS-Mobilitätsakademie und der Förderfonds Engagement Migros betreiben die Sharing-Plattform carvelo2go gemeinsam. Weitere PartnerInnen sind das Bundesamt für Energie mit seinem Programm EnergieSchweiz und die Schweizerische Post, und zu den regionalen PartnerInnen gehört beispielsweise die Zürcher Familienheimgenossenschaft. Wie Carvelo2go funktioniert, ist rasch erklärt: Man registriert sich auf der Website carvelo2go.ch, sucht sich das gewünschte Cargovelo aus, reserviert es, fährt zum Host, nimmt das Bike entgegen und gibt es nach getaner Transportarbeit auch wieder dort zurück. Das Ganze kostet einen le-



diglich fünf Franken Buchungsgebühr sowie zwei Franken pro Stunde. Die 20 Standorte in Zürich sind gut übers Stadtgebiet verteilt; im Seefeld wird man ebenso fündig wie in Oerlikon, auf dem Höggerberg, in Albisrieden oder im Friesenberg. Ab Juli gibt es für die Suche nach dem freien Bike auch eine App.

Doch zurück zur Medienkonferenz: Mobilitätsakademie-Direktor Jörg Beckmann begann mit einem Blick zurück in seine eigene Vergangenheit. Als er vor zehn Jahren in der Westschweiz lebte, fuhr er seine drei Töchter in einem stromlosen Cargovelo herum, was in einer Gegend mit steilen Weinbergen nicht ganz einfach sei: «Dafür komme ich nun in etlichen japanischen Fotoalben vor...» Alexandra Müller-Crepon, Projektleiterin Engagement Migros, freute sich über das «nachhaltige Gesellschaftsmodell», das sich in diesem gemeinsamen Projekt von Mobilitätsakademie und Migros zeige, und der Zürcher Stadtrat Filippo Leutenegger (FDP) befand gar, in Sachen Mobilität stehe eine «positiv dramatische Veränderung» an. Das Carvelo2go-Projekt passe bestens zur Topographie von Zürich. Angesichts des wolkenverhangenen Himmels fügte er an, die Transportkisten der Velos bräuchten wohl irgendwann noch Verdecke... Seine Winterthurer Kollegin, Stadträtin Barbara Günthard-Maier (FDP), liess sich gar zu einer «kurzen Lobeshymne» hinreisen, wie sie es nannte: Das Projekt sei «perfekt auf die Mobilitätsbedürfnisse im urbanen Raum angepasst». Es fördere die Gesundheit, entspreche dem Trend, zu teilen, statt zu besitzen, konzentriere sich aufs Lokale, fördere den Umwelt- und Naturschutz beziehungsweise eine sauberere Luft und weniger Lärm, kurz: damit würden verschiedene Ziele gleichzeitig erreicht.

### Idealer Auto-Ersatz

Warum der bisher vor allem als Automobilclub bekannte TCS aufs Velo gekommen ist, erklärte TCS-Schweiz-Generaldirektor Jürg Wittwer: Für den TCS schliesse sich ein Kreis, sei er doch vor 120 Jahren als Veloclub gegründet worden. Damals seien noch die Velos der «Schnellverkehr» gewesen, während sich die Autos nur mit 10 km/h hätten fortbewegen dürfen. Auch als Familien- wie als Lastenfahrzeug habe das Velo bereits in früheren Zeiten gedient; man habe damit Heu und Käse transportiert, und auch der Anblick von zwei oder auch drei Kindern auf ein- und demselben Velo, die zusammen in die Schule fahren, sei nicht ungewöhnlich gewesen. Weniger mit der Vergangenheit als mit – eindrucklichen – Zahlen hatte es zum Schluss Christoph Schreyer, Leiter der Sektion Mobilität des Bundesamtes für Energie: In der Schweiz werden 36 Prozent der Energie für die Mobilität verbraucht; zwei Drittel davon konsumiert der motorisierte Individualverkehr. 46 Prozent aller Fahrten mit Personenwagen erstrecken sich über eine Distanz von maximal fünf Kilometern. Nicht länger als zehn Kilometer sind sogar 66 Prozent der Personenwagenfahrten. Das Cargobike sei folglich «ideal, um solche Fahrten zu ersetzen». Dies umso mehr, als das durchschnittliche Auto während 96,5 Prozent der Zeit in der Garage beziehungsweise auf einem Parkplatz steht... Der Fall sei also klar, fasste Schreyer zusammen: «Der elektrischen, geteilten und autonomen Mobilität gehört die Zukunft. Carvelo2go deckt zwei dieser drei Ziele heute schon ab.»

Für weitere Infos und Bike-Reservierungen siehe [www.carvelo2go.ch](http://www.carvelo2go.ch)