



Wil radelt mit Cargo-Bike in die Zukunft

Wil Was in mehreren Schweizer Grossstädten bereits eingesetzt wird, kommt nun auch nach Wil: das Cargo-Bike. Ab heute können die Velos an zwei Standorten gemietet werden. Das Prinzip ist simpel, die Beliebtheit anscheinend sehr gross.



Das Cargo-Bike ist ein spezielles Velo: Zwischen Lenkrad und Vorderrad befindet sich ein Laderaum.

Bild: Nicola Ryser



Nicola Ryser

nicola.ryser@wilerzeitung.ch

Eigentlich ist es ein ganz normales Velo. Es hat zwei Räder, ein Lenkrad, einen Sattel und selbstverständlich Pedalen. Dennoch ist das Cargo-Bike ein Unikat auf der Strasse. Nebst dem Akku, der wie bei einem normalen E-Bike dem Fahrenden bei der Fortbewegung ein bisschen mithilft, ist es die ungewöhnliche Anatomie, also die drei Meter Länge sowie der Laderaum zwischen dem Vorderrad und dem Lenker, die das Bike besonders und für den Transport nützlich macht. Ein Velo mit Fracht eben.

2015 wurde der erstmalige Gebrauch eines Cargo-Bikes der Mobilitätsakademie AG des TCS in einer Schweizer Stadt getestet. Die Rückmeldungen des Pilotprojektes in Bern waren dabei so positiv, dass das Projekt mit dem Velo schnell expandierte und auch in anderen Städten wie St. Gallen, Zürich oder Basel lanciert wurde. Heute kommt das Zweirad in 46 Städten und Gemeinden zum Einsatz, bereits 10 000 Menschen nutzen es schweizweit. Eine rasche Entwicklung, mit welcher selbst Mirjam Stawicki, Projektleiterin von «carvelo2go Wil», nicht gerechnet hat: «Die Leute haben schnell realisiert, dass es eine effiziente Sache ist, dem Verkehr in den Zentren der Städte auszuweichen, wenn man beispielsweise einkaufen gehen will. Zudem macht es einfach Spass, mit diesen Bikes zu fahren.» Wil ist nun Stadt Nummer 47, welche die Cargo-Bikes aufnimmt.

Zwei Hosts, zwei Bikes, zwei Franken Miete

Zwei, in schwarz umhüllte und bereits getaufte Bikes sind ab heute zugänglich: der «Kinoblitz» und «frischundfrech». Das Prinzip ihres Gebrauchs ist dabei einfach. Über die Website www.carvelo2go.ch kann ein solches Cargo-Bike reserviert und an spezifischen Standorten, sogenannten Hosts, abgeholt werden.

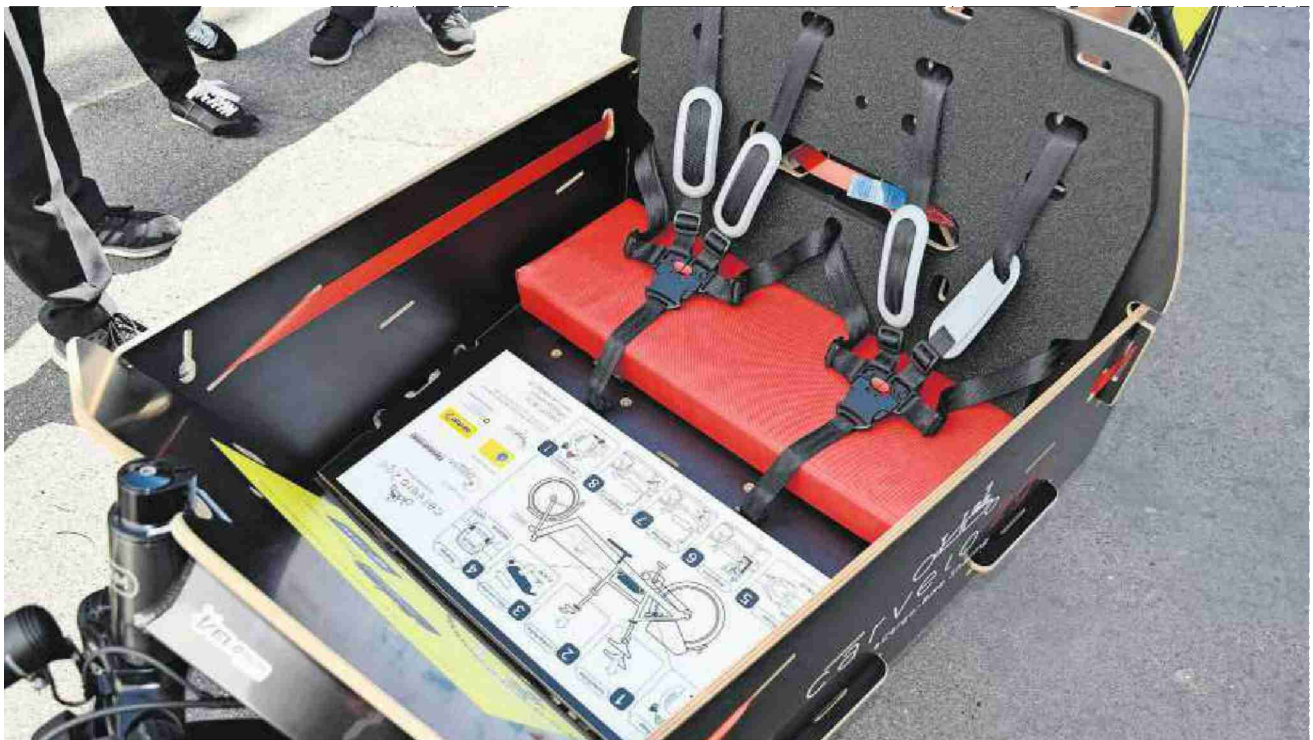
Während in den Grossstädten wie Zürich bis zu 23 solcher Hosts existieren, hat es in Wil zwei Standorte. «Die Focacceria sowie das Cinewil sind verantwortlich für die Betreuung der Bikes», erklärt Stawicki. Dort können die Leute das Velo zur reservierten Zeit abholen und nutzen. Der Tarif beträgt dabei zwei Franken pro Stunde sowie fünf Franken zusätzliche Buchungsgebühr. «Zwischen 22 und 8 Uhr entfällt der Stundentarif sogar.» Beahlt wird im Internet per Kreditkarte, nachdem man einen Account erstellt hat. «Ein Bike kann dabei für bis zu 7 Tage reserviert werden.»

Nach Gebrauch müssten die Velos dann wieder an den gleichen Standort zurückgebracht werden. Dieses Sharing-Konzept scheint zu funktionieren. «Bisher wurden in den grossen Städten alle Velos wieder zurückgebracht. Da hatten wir selten bis gar keine Probleme mit Vandalismus oder Diebstahl.» Und wenn es Notfälle wie einen Platten gebe, könne man jederzeit bei die Hotline anrufen, deren Nummer auf dem Velo vermerkt sei. Doch was machen die Leute überhaupt mit den Cargo-Bikes? «Sie unternehmen Einkäufe oder transportieren kleinere Waren. Der Laderaum kann dabei ein Gewicht von bis zu 100 Kilogramm tragen», sagt Stawicki. Auch der Transport von Kindern ist möglich, hat es doch im Laderaum zwei kleine Sitzflächen mit Anschnallgurten. «Die Leute sind begeistert davon. Und die Kinder wollen schon gar nicht mehr in normalen Anhängern sitzen. Denn auf den Cargo-Bikes sehen sie vorne besser, wo es durchgeht.» Helmpflicht sei zwar gesetzlich nicht zwingend, jedoch werde es empfohlen. «Sonst hat man auf dem Cargo-Bike die gleichen Rechte wie ein normaler Velofahrer. Man kann auf dem Radstreifen wie auch auf der Strasse fahren.» Zwar sind die drei Meter langen und 37 Kilogramm schweren Bikes zu Beginn noch gewöhnungsbedürftig,

doch «nach kurzer Anpassungszeit manövriert man sie wie gewöhnliche Zweiräder.»

Auch kleinere Geschäfte nutzen die Velos

Interessant ist, dass kleinere Betriebe ebenfalls von der neuen Form des Transports Gebrauch machen wollen. «Es gibt beispielsweise Bäckereien, welche kurzzeitig ein Velo reservieren, um dann Lieferungen zu tätigen», erläutert Stawicki. Vor allem in Betrieben, in welchen einige Angestellte keinen Führerausweis besitzen, sei das sehr wertvoll. «Jeder fünfte Kunde von uns ist ein Betrieb, der etwas transportieren will.» Bereits länger mit eigenen Cargo-Bikes unterwegs ist der Hausdienst der Stadt Wil. Ihre Velos unterscheiden sich dadurch von den öf-



Von wegen nur Warentransport: Auch Kinder können mit dem Bike herumgefahren werden. So bietet der Laderaum zwei Sitzplätze mit Anschlaggurten.

Bild: Nicola Ryser



Die Schlüsselübergabe (von links): Stadtrat Daniel Stutz, Cinewil-Geschäftsführerin Felicitas Zehnder und Focacceria-Geschäftsführer Patrick Studerus. Bild: PD

«Läuft es gut, können weitere Standorte geplant werden.»

Mirjam Stawicki
 Projektleiterin «carveo2go Wil»

fentlichen Bikes, dass sie mit Kisten zwi-

schen Lenker und Rad statt einem offenen Laderaum ihre Ware transportieren. Auch hier zeigt sich die Begeisterung für das Zweirad: «Teilweise liefern wir an Orte, wo man mit dem Auto nur schwierig hinkommt. Und – das haben wir mehrmals getestet – dann ist man mit dem Bike immer schneller als mit dem Auto», sagt Sven Strassmann, Standortverantwortlicher Hauswart Rayon Sport.

Cargo-Bikes in Wil – es passt zum Konzept der Energiestrategie der Stadt. So ist Stadtrat Daniel Stutz zufrieden mit der Projekt lancierung: «Wir haben ja auch in der Mobilität mit dem Klima- und Ressourcenumgang bestimmte Ziele bis 2050 festgelegt. Da lohnt es sich, ein solch nachhaltiges Projekt auszuprobieren. Dem Zweirad gilt die Zukunft.» Projektleiterin Stawicki erklärt, dass man nun vorerst mit zwei Standorten in Wil beginnen wolle und dann im nächs-

ten Sommer ein erstes Mal evaluieren: «Läuft es gut, können weitere Standorte geplant werden.» In den Städten reagierten die Leute tendenziell schneller positiv auf die Bikes, in kleineren Gemeinden gehe es meistens ein wenig länger. Denn ab fünf bis zehn Kilometer Distanz bevorzugten die Leute das Auto. Trotzdem sollen die Cargo-Bikes auch in den ländlichen Regionen verankert werden. «Unser nächstes Ziel ist das Toggenburg. In Wattwil wollen wir die Bikes ebenfalls lancieren.»