



Lastenvelo als Alternative zum Kleinauto *Der Touring-Club setzt punkto Mobilität auch auf Sharing-Economy*



Auch Kinder können Lasten sein, die per E-Cargobike transportiert werden.

JEREMIAS SCHULTHEISS / TAGESWOCHEN

Neue Zürcher Zeitung

Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
044/ 258 11 11
www.nzz.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 106 890
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Seite: 14
Fläche: 73 913 mm²

Auftrag: 3005813 Referenz: 65187021
AEV (in Tsd. CHF): 11,1 Ausschnitt Seite: 2/3

In immer mehr Städten und neu auch auf dem Land können E-Cargobikes gemietet werden. Hinter dem Angebot steht der TCS, ein Verband, von dem man dies nicht vermuten würde.

ERICH ASCHWANDEN

Wie zahlreiche Innovationen in diesem Bereich haben sich die Lastenvelos zuerst in den fahrradverrückten Ländern Dänemark und Holland durchgesetzt. Doch seit auch diese Transportvelos mit einem Elektromotor bestückt sind, werden sie zur Alternative in den weniger flachen Städten in der Schweiz. Allerdings ist die Anschaffung eines solchen Gefährts nicht gerade günstig. 2500 bis 6000 Franken kostet ein E-Cargobike. Mit der Aktion «Carvelo2go» bietet die Mobilitätsakademie des Touringclubs der Schweiz (TCS) eine günstige Alternative zum Kauf und fördert damit den Boom.

«Teilen statt kaufen» lautet der Ansatz, der seit Oktober 2015 in der Stadt Bern und seit März 2016 in der Stadt Basel erfolgreich ausprobiert wird. «Wir wollten ein Bike-Sharing ohne hohe Investitionen realisieren und haben deshalb auf das Prinzip Quartiervelo gesetzt», erklärt Jörg Beckmann, Direktor der TCS-Mobilitätsakademie. Stundenweise gemietet werden können die je zwanzig Lastenfahräder in Bars, Bäckereien oder Apotheken. Noch ist das Angebot, das unter anderem vom Förderfonds Engagement Migros unterstützt wird, nicht selbsttragend. Mit 30 bis 50 Prozent ist der Eigendeckungsgrad gegenwärtig so hoch wie beim öffentlichen Nahverkehr. Weitere Mietstellen, die

von lokalen Partnern unterstützt werden, gibt es inzwischen auch in Vevey und in der Stadt St. Gallen.

Aus der Stadt hinaus

Jetzt wollen die Initiatoren die kritische Masse von Nutzern erreichen, um «Carvelo2go» mehr Haushalten zugänglich zu machen. Vorbild ist das Carsharing-Modell von Mobility, das ebenfalls aus bescheidenen Anfängen herausgewachsen ist. Bereits jetzt ist «Carvelo2go» die grösste Sharing-Plattform in diesem Bereich im europäischen Raum. Mit Zürich und Winterthur (6. Juni), Baden (10. Juni) und Luzern (23. Juni) steht die nächste Expansionswelle in weitere Städte pünktlich zum Sommerbeginn bevor. Zukünftig sollen die elektrischen Transportvelos, die mit bis zu 25 Kilometern pro Stunde fahren, auch über eine eigene App zu buchen sein.

In urbanen Gebieten hat das E-Cargobike seine Alltagstauglichkeit für den Transport von Gütern bis zu 100 Kilogramm und als Gefährt zum vielbeachteten Spazierenfahren von Kleinkindern längst bewiesen. Doch jetzt will die Mobilitätsakademie das Angebot hinaus in die Fläche und damit aufs Land bringen. Unterstützt wird das TCS-Tochterunternehmen bei diesem Schritt vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) mit 80 000 Franken. Die erste von zehn Pilotgemeinden ist Davos, wo der Start am 8. Mai erfolgen wird. «Wir erhoffen uns Aufschluss darüber, wie das elektrisch angetriebene Lastenvelo in einer Touristendestination eingesetzt wird», sagt Beckmann. Weitere Pilotgemeinden sind Riehen, Schwyz, Köniz sowie mehrere Orte in

der Westschweiz, die zum heutigen Zeitpunkt noch nicht definitiv feststehen.

Aus der Sicht von Roland Fuchs, Leiter der Schweizerischen Fachstelle für Zweiradfragen, ist diese Strategie durchaus erfolgversprechend: «Das E-Cargobike kann, wenn es mit dem Mobility-Angebot kombiniert wird, die Alternative zum Kleinauto werden. Wenn man beispielsweise einen Gross-einkauf nach Hause bringen muss, ist dieses Gefährt dafür ideal.» Auch bei Handwerkern, die vor allem in Ballungsräumen unterwegs sind, werde das Lastenvelo immer beliebter. Wie viele E-Cargobikes in der Schweiz verkauft werden, weiss man nicht. Sie fallen statistisch unter die im vergangenen Jahr verkauften 54 904 E-Bikes. Wenn der Boom anhalte, müsse man sich überlegen, die Zahlen der E-Lastenvelos bei Händlern und Importeuren abzufragen, erklärt Fuchs.

Vorhut in die neue Mobilität

Bleibt eigentlich nur noch die Frage zu beantworten, warum ausgerechnet ein Tochterunternehmen eines Autoverbandes diese Alternative zum klassischen Automobil so tatkräftig fördert. «Unser 2008 gegründeter Think-Thank ist für den TCS die Vorhut auf dem Weg in eine neue Mobilität», sagt Beckmann, der als Vizedirektor des TCS Schweiz amtiert. Der TCS begrüsse die Elektrifizierung und stehe der Sharing-Economy positiv gegenüber. «Wenn wir als Dienstleister im Bereich Verkehr erfolgreich bleiben wollen, müssen wir uns für neue Zielgruppen öffnen», sagt Beckmann überzeugt.

Neue Zürcher Zeitung

Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
044/ 258 11 11
www.nzz.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 106 890
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Seite: 14
Fläche: 73 913 mm²

Auftrag: 3005813
AEV (in Tsd. CHF): 11,1

Referenz: 65187021
Ausschnitt Seite: 3/3

Das Smartphone als Verkehrszentrale

dgy. · Mit der Digitalisierung verschmelzen die verschiedenen Verkehrsträger mehr und mehr zu einem einzigen integrierten System, das Kunden bedürfnisgerecht und effizient von A nach B bringt. Die Sharing-Plattform «Carvelo2Go» (siehe Haupttext) beteiligt sich an einem Projekt der Postauto Schweiz, des TCS, der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) und weiterer Partner, das mittelfristig auf die gesamte Schweiz ausgedehnt werden soll.

Die App unter der Bezeichnung «Nordwest Mobil» listet mit einem Klick alle Reisevarianten und Fahrpläne zwischen zwei Orten oder Haltestellen auf –

vom Car-Sharing zum Fahrrad, vom öV zu Uber, vom eigenen Auto zum Taxi. Der Nutzer kann sich so aufgrund des Preises und der Reisedauer für eine der Varianten entscheiden. So ist das Taxi zwar schneller als das Postauto – aber auch teurer. Mit dem Fahrrad ist der Nutzer unabhängig, dafür dauert die Reise länger.

Promotoren der Open-Data-Bewegung sind überzeugt, dass solche Applikationen an Bedeutung gewinnen, sobald alle dafür notwendigen Daten frei verfü- und verknüpfbar sind. Dadurch könne die Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme erhöht werden.