



Lastenvelos
In Kopenhagen werden sie sogar zum Transport von Spermia eingesetzt

Das Velo wird zum Stadt-Auto

Das 3. Carvelo-Camp der Mobilitätsakademie des TCS brachte eines deutlich hervor: Lastenvelos sind bereits heute in vielen Städten eine ernsthafte Alternative zum Auto. Gar vom Game-Changer ist die Rede.

TEXT DOMINIC GRAF | FOTOS EMANUEL FREUDIGER, ZVG

Rund 25 Prozent aller Güterfahrten in Städten könnten heute schon mit Lastenvelos erledigt werden», sagt Martin Blum von der Mobilitätsagentur Wien. Rund 50 Personen im Bubenbergsaal im 3. Stock des Berner Generationenhauses nicken zustimmend. Blum ist einer von mehreren internationalen wie nationalen Keynote-Referenten am diesjährigen Carvelo-Camp. Zusammen mit Vertretern aus Politik, Wissenschaft und Wirtschaft strotzt der Saal geradezu

vor Lastenvelo-Kompetenz. Bereits zum dritten Mal organisiert die Mobilitätsakademie des TCS diese Entwicklerplattform, an der sich Experten, Pioniere und Interessierte proaktiv über die Entwicklung von Lastenvelos austauschen. «Cargo-Bikes sind Game-Changer», sagt Martin Blum weiter. Wieder einheitliches Nicken.

Vom Karussell bis zum Bestattungsvelo
Der Begriff Game-Changer – sprich, ein Produkt mit revolutionärem Charakter –

scheint ein sehr grosses Wort zu sein für ein einfaches Velo mit Ladefläche. Doch wie die Präsentationen aus Österreich, den Niederlanden, Deutschland oder der Schweiz eindrücklich belegen, ist das Lastenvelo tatsächlich auf bestem Weg, das Auto in der Stadt zu einem beträchtlichen Teil ersetzen zu können. Ja, sogar noch mehr: Cargo-Bikes werden mittlerweile auch als Mini-Supermarkt, Cocktail-Bar, mobiler Pizzaofen, Karussell, Bestattungsfahrzeug oder zum Samentransport genutzt.

Ist so etwas für die Schweiz auch denkbar? «Absolut», sagt Jörg Beckmann, Geschäftsführer der Mobilitätsakademie. «In der Schweiz sind wir bei der Nutzung sowie der Ideenfindung führend. Die Städte Bern und Basel machen schon einiges im gewerblichen Sektor mit Lastenvelos», so Beckmann. Besonders durch die Elektrifizierung entstünden ganz neue Möglichkeiten. Während sie in den grossen Velonationen wie den Niederlanden oder Dänemark meistens noch ohne elektrische Unterstützung fahren, seien E-Cargo-Bikes wie geschaffen für die unebene Topografie der Schweiz. «Unser bescheidenes Ziel ist es, mit dem Lastenvelo die Revolu-



Carvelo2go-Gründer
v.l.: Jörg Beckmann,
Mirjam Stawicki
und Jonas Schmid



Am Carvelo-Camp
tauschen sich Experten
und Pioniere aus.

140 STANDORTE IN 22 STÄDTEN

Mit Carvelo2go steht ein Sharing-Angebot für Carvelos zur Verfügung, das von der Mobilitätsakademie des TCS und des Förderfonds Engagement Migros 2015 lanciert wurde und von vielen Partnern unterstützt wird, u.a. vom TCS, der Schweizerischen Post sowie vom Bundesamt für Energie mit dem Programm Energie Schweiz. Mit 140 Standorten in 22 Schweizer Städten hat sich Carvelo2go zur grössten Sharing-Plattform für elektrische Lastenvelos entwickelt. Nach der kostenlosen Anmeldung und der Buchungsgebühr von 5 Franken kostet jede Stunde 2 Franken. Zum Beispiel kostet ein achtstündiger Tagesausflug für eine vierköpfige Familie nur 21 Franken. Zwischen 22 und 8 Uhr entfällt der Stunden tariff. Es besteht zudem die Möglichkeit, ein Jahresabo für 90 Franken zu lösen, bei dem Sie auf alle Mieten einen Rabatt von 50 Prozent erhalten.
carvelo2go.ch

tion im Stadtverkehr massgeblich mitzuprägen. Das klassische Auto wird in der Stadt immer problematischer und teurer. Deshalb darf man das Lastenvelo gerne auch als neues Stadtauto bezeichnen», sagt Jörg Beckmann.

Die Revolution ist im Gange

Ein Blick auf ein paar Zahlen verdeutlicht, dass die Revolution nicht bloss eine idealistische Wunschvorstellung ist, sie ist bereits in vollem Gange. So hat der Logistik-Riese DHL in den Niederlanden 35 Fahrzeuge durch Cargo-Bikes ersetzt, was immerhin zehn Prozent der gesamten Express-Flotte entspricht. In Wien verdoppelte sich die

Anzahl Lastenvelos innert kurzer Zeit. Zwischen Januar und Mai 2017 wurden in der österreichischen Hauptstadt sogar mehr Cargo-Bikes (310) als Elektroautos (220) eingelöst. Die rasante Entwicklung ist nicht zuletzt auf die vielfältigen und effizienten Nutzungsmöglichkeiten zurückzuführen. Essenskuriere sind in Wien per Lastenvelo durchschnittlich 20 Prozent schneller als mit dem Auto und erhalten dank den auffälligen Velos vier Prozent mehr Bestellungen. Und in Berlin nutzt Amazon für sein Angebot «Prime now» elektrische Cargo-Bikes für jede fünfte Lieferung. Besonders die «letzte Meile» des Warentransports sei per Lastenvelo

viel effizienter und kostengünstiger als etwa mit einem Lieferwagen, sagt ein Logistik-Experte aus Deutschland.

Hierzulande setzt man vor allem auf das Teilen der Lastenräder und somit auf einen möglichst einfachen Zugang. So ist Carvelo2go von der TCS-Mobilitätsakademie die grösste Sharing-Plattform für Lastenvelos der Welt. «Das macht die Schweiz besser als wir», sagt der Niederländer und Gründer des Cargo-Bike-Festivals, Jos Slujsmans. Aber deshalb sei man ja schliesslich am Carvelo-Camp; um sich auszutauschen und die Revolution weiter anzutreiben, sagt Slujsmans. ♦