



MEDIENMITTEILUNG DER DIREKTION FÜR SICHERHEIT, UMWELT UND ENERGIE

## **«Mir sattlä um!»: Positive Bilanz zum Einsatz von eCargobikes**

**Bern, 27. Januar 2017.** Im Rahmen des Pilotprojekts «Mir sattlä um!» haben neun Berner KMU aus unterschiedlichen Branchen während sechs Monaten im Sommer und Herbst 2016 kostenlos den Einsatz von eCargobikes getestet. Die Auswertung zeigt, dass die Lastenvelos eine Alternative zu Firmenwagen sein können. Die beteiligten Betriebe ziehen mehrheitlich ein positives Fazit.

Der Versuch «Mir sattlä um!» mit dem Einsatz von eCargobikes dauerte von Juni bis November 2016 und wurde von der Fachstelle Mobilitätsberatung des Amtes für Umweltschutz der Stadt Bern in enger Zusammenarbeit mit carvelo, der Schweizer Lastenrad-Initiative der Mobilitätsakademie und des Förderfonds Engagement Migros durchgeführt. Ziel war es, die Potenziale von Lastenvelos im Berner Wirtschaftsverkehr zu untersuchen. Das Resultat hat die Erwartungen erfüllt und teilweise sogar übertroffen. Massgebend für die nun abgeschlossene Auswertung im Rahmen der Begleitforschung waren folgende Thesen:

- *Substitutionspotenziale: Das Lastenrad stellt aufgrund seiner Leistungsfähigkeit (Transportkapazität, Motorisierung) für betriebliche Fahrten im Stadtperimeter eine taugliche Alternative zum Auto dar.*
- *Hemmende Faktoren für den Lastenrad-Einsatz: Cargobikes sind heute in der Schweiz noch ein weitgehend unbekanntes Transportmittel und sehen sich mit unterschiedlichen, subjektiven Vorbehalten konfrontiert. Durch den Einsatz während der Projektphase können diese Vorbehalte abgebaut werden.*
- *Geschäftsmodelle: Der Lastenrad-Einsatz erfordert Anpassungen der Logistikprozesse und fördert die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle.*

### **Cargobikes als echte Alternative zu Firmenwagen**

Die im Rahmen des Pilotprojekts ausgewiesenen Umlagerungseffekte zeugen tatsächlich von einem grossen Potenzial Autos, Lieferwagen oder motorisierte Zweiräder im gewerblichen Verkehr durch eCargobikes zu ersetzen. 77 Prozent der Fahrten, die vor

dem Versuch mit einem fossil betriebenen Verkehrsmittel unternommen wurden, konnten auf das Cargobike verlagert werden. Der räumliche Aktionsradius begrenzte sich dabei mehrheitlich auf das Innenstadtgebiet und die angrenzenden Quartiere. Die Projektteilnehmenden strichen insbesondere die Zeitersparnis dank direkteren Routen und das Wegfallen der Parkplatzsuche heraus. Für die Mehrheit der teilnehmenden Betriebe lag die maximale Zuladung, mit der ein sicheres und komfortables Fahren noch vertretbar war, bei 50 bis 60 Kilo. Dies obwohl theoretisch eine Zuladung von bis zu 150 Kilo möglich wäre. Die genutzte Transportkapazität entsprach aber den Bedürfnissen der meisten Testbetriebe. Auch das mögliche Transportvolumen war in den meisten Fällen ausreichend, um die anfallenden Güter statt mit dem Auto mit dem Velo zu transportieren. Bei einem KMU allerdings bot das Cargobike für den Transport von sperrigem Material keine taugliche Alternative zum Firmenauto.

### **Vermeintliche Hemmnisse und kurze Projektlaufzeit**

Die vor dem Projektstart geäußerten Bedenken bezogen sich weniger auf Sicherheits- oder Komfortaspekte, sondern vielmehr auf die Themen Diebstahl und Vandalismus sowie die fehlende Motivation der Mitarbeitenden und die Abstellplatzsituation beim Betrieb. In den meisten Fällen konnten diese Vorbehalte während der Projektzeit abgebaut werden.

Die Projektlaufzeit stellte sich allerdings als etwas kurz heraus. So konnten durch den Einsatz von eCargobikes kaum nennenswerte Anpassungen der Logistikprozesse verzeichnet werden. In den Betrieben haben sich trotz der Chancen des Lastenvelos in der kurzen Zeit kaum konkrete Weiterentwicklungen der Geschäftsmodelle abgezeichnet. Optimistisch stimmt jedoch, dass insbesondere bei den Betrieben mit einem hohen Lieferverkehrsanteil die vorher mit dem Auto oder Mofa praktizierten Logistikkonzepte eins-zu-eins auf das eCargobike übertragen werden konnten.

### **Mehrheitlich positives Fazit**

Die Betriebe ziehen mehrheitlich ein sehr positives Fazit zu ihrer Projektteilnahme. Für sechs unter ihnen hat sich der Einsatz des eCargobikes im Unternehmen «vollkommen bewährt». Vier dieser sechs Betriebe haben die Lastenvelos nach Projektende übernommen. Die Stadt Bern hatte die Bikes gekauft, die am Projekt beteiligten Betriebe konnten sie anschliessend zu einem vergünstigten Preis übernehmen.

Eine gemischte Bilanz ziehen die drei Betriebe, die die Cargobikes aus unterschiedlichen Gründen (unpassendes Modell, ungenügende Transportkapazität, Personaleng-

pässe) weniger intensiv genutzt haben. Dennoch hat sich eines dieser Unternehmen entschieden, das getestete Velo zu übernehmen.

Aufgrund der positiven Erfahrungen während des Projekts, wird die Stadt Bern im Frühling 2017 eine zweite Staffel mit neuen Unternehmen durchführen. Dank den gewonnen Erkenntnissen aus dem ersten Pilotversuch kann das Angebot weiter optimiert werden.

**Weitere Informationen:**

Die Mobilitätsakademie AG und der Förderfonds Engagement Migros lancierten im Juni 2015 die Schweizer Lastenrad-Initiative «carvelo». Die Initiative fördert den Einsatz von Lastenvelos in der Schweiz. Nebst der Bereitstellung von Informationen rund ums Lastenvelo, werden im Rahmen von verschiedenen Pilotprojekten auch konkrete Anwendungsfelder getestet. Unter anderem startete in diesem Zusammenhang das weltweit erste öffentliche eCargobike-Sharing «carvelo2go», bei dem auch die Stadt Bern mit ihrer Energiekiste beteiligt ist.

Servicepartner für die Wartung der eCargobikes waren die City Cycles AG und kocher-bike.ch.

**Weitere Auskünfte** erteilen:

- Gemeinderat Reto Nause, Direktor für Sicherheit, Umwelt und Energie, Tel. 031 321 50 05
- Peter Schild, Mobilitätsberatung Stadt Bern, Tel. 031 321 63 19

**Hinweis an die Medienschaffenden:** Der detaillierte [Schlussbericht und Bilder](#) können heruntergeladen werden.