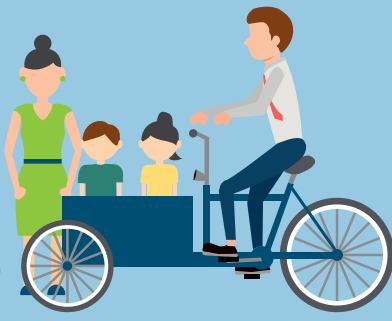




In tragender Rolle – Transportfahrräder kommen

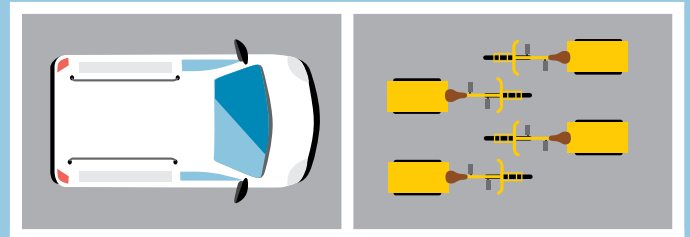
Mit modernen Transportfahrrädern, oft elektrisch unterstützt, können viele Transporte schneller, kostengünstiger und umweltverträglicher erledigt werden als mit konventionellen Kraftfahrzeugen. Ein Teil des urbanen Wirtschaftsverkehrs und auch private Einkaufsfahrten und Kindertransporte können so abgewickelt werden.

In Kopenhagen hat jede 4. Familie mit Kindern ein Transportfahrrad



In Kopenhagen gibt es rund 40.000 Transportfahrräder, das sind 68 pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner.

Auf einem Pkw-Parkplatz können vier Transportfahrräder parken



magazin
VCÖ



Transportfahrräder sind gut geeignet, Kfz-Transporte zu verringern. Bei einem Pilotprojekt in der Schweiz waren $\frac{1}{4}$ der Cargo-Bike-Fahrten Transporte, die vorher mit dem Kfz durchgeführt wurden, $\frac{2}{3}$ der Fahrten waren kürzer als 7 Kilometer.

Großes Verlagerungspotenzial von Kfz-Transporten auf Transportfahrräder:

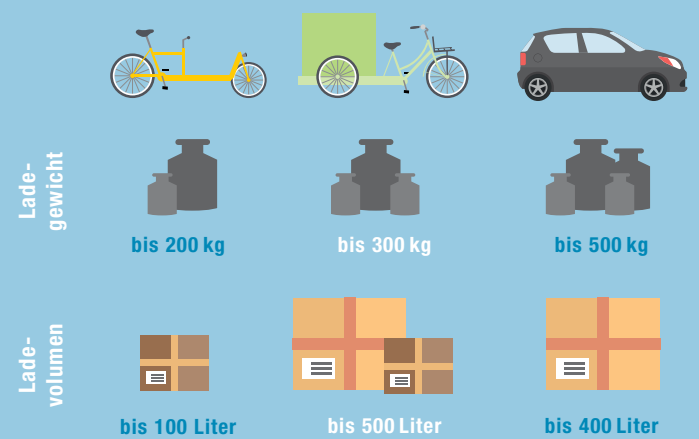
25 % der Lieferungen (Gütertransporte, Post etc.)
50 % der dienstlichen Fahrten (Installateure, Straßenreinigung etc.)
77 % der Einkaufsfahrten (Supermarkt etc.)



Im Wirtschaftsverkehr in Deutschland könnten bis zu 23 Prozent der Fahrten auf Transportfahrräder verlagert werden. Das würde auch die Umweltbelastung erheblich reduzieren.



Die Transportkapazität von Transportfahrrädern ist ähnlich gut wie die eines Pkw.



Sparen mit dem Transportrad

Die jährlichen Kosten eines E-Transportfahrrads sind im Vergleich* zu einem Kleinwagen um rund 3.500 € niedriger.



Kategorie	Kleinwagen	E-Transportfahrrad
Kaufpreis	9.700 €	2.299 €
Fixkosten pro Monat	78 €	8 €
Betriebskosten inklusive Werkstatt pro Monat	137 €	26 €
Vollkosten pro Monat	351 €	58 €

* Basis: 4 Jahre Nutzungsdauer

Infografik: PLAYGROUND www.wearplayground.com Fotocredits: Amac Garbe / DLR
Quellen: bmlfuw 2016, bmvit 2012, Amt für Umweltschutz der Stadt Bern 2017, BMVI/DLR 2016, www.cyclelogistics.eu, www.copenhagenize.com/2015/10/cargo-bike-nation-copenhagen.html, www.e-lastenrad.de/blog/e-lastenrad-neuigkeiten/auto-vs-lastenrad-kosten.html, www.mobile.de/modellverzeichnis/, www.ihk-muenchen.de/ihk/documents/Mobilität/Lastenräder/Typen-Lasten-fahrräder-Übersicht.pdf

2017-01

VCÖ –
Mobilität mit Zukunft
Österreichische Post AG
MZ 02Z030778 M
Bräuhausgasse 7-9
1050 Wien
T +43-(0)1-893 26 97
E vcoc@vcoc.at
www.vcoc.at



Richtig packend

Anwendungsbereiche und Potenziale von Transportfahrrädern stehen im Mittelpunkt der Europäischen Fahrradlogistik-Konferenz 20.-21. März in Wien.

>>Seite 4



Teile und fahre

Als Gemeinschaftsgut in Wohnsiedlungen oder im Sharing-Modell finden Transportfahrräder auch verstärkt im privaten Alltag Verwendung.

>>Seite 6



Fein verteilt

Mikro-Depots als Umschlag- und Ausgangspunkte erhöhen das Potenzial von Transportfahrrädern für die innerstädtische Verteilung der Güter. Flächen und Immobilien für solche Mikro-Depots müssen reserviert werden.

>>Seite 8

»» Kommentar



Das neue große Ding auf dem Fahrradsektor

Von Markus Gansterer,
VCÖ-Verkehrspolitik

Nach den Elektro-Bikes sind Transportfahrräder das neue große Ding auf dem Fahrradsektor. Gerne auch als Elektro-Transportfahrrad.

Natürlich werden schon lange Transporte mit Fahrrädern durchgeführt, doch in letzter Zeit erregen Transportfahrräder vermehrt Aufmerksamkeit. Zuerst fielen die Modelle aus den

»» Oft gleich gut, zu weitaus niedrigeren Kosten ««

Niederlanden und Dänemark mit der offenen Kiste für den Kindertransport auf. Auch abseits von Radausflügen unterstützen Transportfahrräder Familien ohne eigenes (Zweit-)Auto bei der Fahrt zum Kindergarten oder bei Einkäufen.

Bald waren größere Modelle von Transportfahrrädern im Stadtbild bei Lieferdiensten von Geschäften und als Werbe- und Sympathieträger für Firmen sichtbar.

Im praktischen Betrieb liegen die Vorteile für Unternehmen auf der Hand: Die zunehmende Zahl an dringenden, kleinen und mittleren Transporten innerhalb der Stadt kann in sehr vielen Fällen statt mit einem Pkw genauso mit dem Transportfahrrad abgewickelt werden – zu weitaus niedrigeren Kosten. Einige Tausend Euro weniger bei der Anschaffung des Fahrzeugs und niedrige laufende Kosten können besonders für kleine Betriebe, Start ups oder Lieferdienste relevant sein.

Wie auch herkömmliche Fahrräder sind Cargo-Bikes flexibel, können Abkürzungen und für Fahrräder geöffnete Einbahnen nutzen und ohne Stau radeln. In Fußgängerzonen, in denen das Radfahren erlaubt ist, haben sie auch außerhalb der allgemeinen Lieferzeiten freie Fahrt.

Nicht zuletzt sind Transportfahrräder platzsparend. Sie halten die ohnehin knappen Ladezonen frei, weil sie auf einem breiten Gehsteig oder einem Viertel eines normalen Parkplatzes problemlos abgestellt werden können.

Diese Vorteile für Unternehmen und den städtischen Gütertransport gilt es zu nutzen. Und Städte, Gemeinden und Geschäfte können die Nutzung von Transportfahrrädern und Fahrradanhängern unterstützen: indem sie genug Platz zum Abstellen anbieten, Fußgängerzonen für das Radfahren öffnen, und, was insgesamt das Radfahren im Alltag fördert, mit großzügig dimensionierter Radfahrinfrastruktur.

»» Ihre Meinung dazu an markus.gansterer@vcoe.at

Impressum:
VCÖ-Magazin – für Mobilität mit Zukunft

Redaktion und Anzeigenleitung:
1050 Wien, Bräuhausgasse 7–9
T +43-(0)1-893 26 97
E vcoe@vcoe.at
www.vcoe.at

Medieninhaber, Herausgeber:
VCÖ – Mobilität mit Zukunft,
1050 Wien, Bräuhausgasse 7–9
ZVR-Zahl: 674059554

Konto: ERSTE BANK
IBAN: AT11 2011 1822 5341 2200
DVR-Nr. 0539856
UID-Nr. ATU 36822809
Zulassungs-Nr. GZ 02Z030778 M
Persönlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autorin beziehungsweise des Autors wieder.
Layout: A BISS Z PRODUCTIONS
Herstellung: Druckerei Berger,
3580 Horn, Wiener Straße 80

Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz:
Medieninhaber: gemeinnütziger Verein VCÖ – Mobilität mit Zukunft, 1050 Wien. Geschäftsführung: Dr. Willi Nowak. Grundlegende Richtung gemäß Paragraph 25, Absatz 4 Mediengesetz: Das VCÖ-Magazin ist ein Medium zur Verbreitung der Ziele des VCÖ und dient insbesondere der Förderung ökologisch verträglicher, sozial gerechter und effizienter Mobilität durch Beiträge aus den Bereichen Verkehrspolitik, Verkehrswissenschaft, Verkehrspsychologie und Verkehrssicherheit.

»» VCÖ-Mobilitätspreis 2017

Klimaverträglich mobil: Projekte, Konzepte und Ideen gesucht



Key Image: Manuela Tippel

Klimaverträglich mobil – so lautet das Motto des diesjährigen VCÖ-Mobilitätspreises 2017, der vom VCÖ in Kooperation mit dem bmvit, bmlfuw und den ÖBB durchgeführt wird. Bei Österreichs größtem Wettbewerb für nachhaltige Mobilität sind vorbildliche und innovative Projekte gesucht, die einen Beitrag zur Klimaverträglichkeit der Mobilität und des Gütertransports leisten. Zusätzlich zu bereits umgesetzten oder in ihrer Umsetzung gesicherten

Projekten können auch neue Ideen, Konzepte und Visionen eingereicht werden. Ein Fokus beim diesjährigen VCÖ-Mobilitätspreis liegt auf dem Beitrag der Digitalisierung für eine klimaverträgliche Mobilitätswende. Für Studierende sowie Schülerinnen und Schüler gibt es eine eigene Kategorie, die ausgezeichnet wird. Teilneh-

men können Unternehmen, Gebietskörperschaften, Bildungseinrichtungen, Forschungsinstitute, Initiativen und Vereine sowie Privatpersonen. Auch internationale Projekte und Konzepte werden ausgezeichnet.

»» Weitere Informationen unter +43-(0)1-893 26 97 oder mobilitaetspreis@vcoe.at

»» Einreichungen online unter: www.vcoe.at/mobilitaetspreis

»» Einreichschluss ist der 9. Juni 2017 ««

Eine Mobilität mit Zukunft braucht den VCÖ

Wie Sie den VCÖ unterstützen können

- »» Mit Ihrer Zukunftspartnerschaft ab **1.500 Euro** setzen Sie einen Baustein für eine Mobilität mit Zukunft. Den wichtigen VCÖ-Einsatz großzügig unterstützen.
- »» Mit Ihrer Patronanz ab **500 Euro** finanzieren Sie wichtige VCÖ-Vorhaben für nachhaltige Mobilität. Einmalig je Projekt einen großzügigen Beitrag leisten.
- »» Mit Ihrer Patenschaft ab **150 Euro** fördern Sie regelmäßig Ihnen wichtige Mobilitätsthemen. Jährlich per Dauer- oder Einziehungsauftrag.
- »» Mit Ihren **Spenden** machen Sie den VCÖ-Einsatz für nachhaltige Mobilität möglich. Tragen Sie einmalig oder dauerhaft das VCÖ-Engagement mit.

„Unsere Ideen von heute sind die Basis der Mobilität von morgen!“



Spenden für die VCÖ-Tätigkeit sind steuerlich absetzbar. Online spenden auf www.vcoe.at

Spenden-Konto: Erste Bank, IBAN: AT11 2011 1822 5341 2200, BIC: GIBAATWWXXX

»» Transport per Rad

„Bis zu 23 Prozent der Transporte aufs Rad verlagern“

Über die verschiedenen Formen der gewerblichen Nutzung von Transportfahrrädern, die Ausschöpfung ihres Potenzials im Wirtschaftsverkehr der Städte und die Rolle der Kommunen dabei sprach das VCÖ-Magazin mit Barbara Lenz vom DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt).

VCÖ-Magazin: Was waren für Sie die überraschendsten, die spannendsten Ergebnisse der DLR-Studie zum Einsatz von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr?

Lenz: Das Spannendste für uns, aber sicher auch für jene, die Transportfahrräder anwenden oder herstellen, sind deren Potenziale vor allem in den Städten. Auf Basis einer systematischen Analyse haben wir diese Potenziale in verschiedenen Szenarien berechnet und uns dabei ausschließlich auf die gewerbliche Nutzung der Transportfahrräder bezogen. Dabei zeigt sich, dass bereits unter konservativen Annahmen etwa acht Prozent der analysierten Fahrten und ein Prozent der damit verbundenen Fahrleistung im Wirtschaftsverkehr erschlossen werden können.

Hinsichtlich des Maximalpotenzials gehen wir von 23 Prozent der Fahrten und vier Prozent der Fahrleistung im untersuchten Wirtschaftsverkehr aus. Damit erhalten beispielsweise Kommunen einen wichtigen Anhaltspunkt für die Benennung längerfristiger Zielvorgaben im Rahmen nachhaltiger Verkehrsplanung. Und was wir auch bemerkenswert finden: Vielen Unternehmen ist die Eignung von Transportfahrrädern für ihre Aufgaben gar nicht bewusst.

VCÖ-Magazin: Wo sehen Sie das größte Potenzial für den Einsatz von Transportfahrrädern?

Lenz: Unsere Analysen machen deutlich, dass es klassische Einsatzgebiete gibt, in denen das Fahrrad für Transporte schon seit längerem umfangreich genutzt wird und wo kaum mit weiteren nennenswerten Steigerungen gerechnet werden kann – das sind in Deutschland Briefzustellung und Werkverkehre. Demgegenüber bietet



Foto: DLR

Barbara Lenz ist Leiterin des Instituts für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)

»»Bei den Kurierdiensten sehen wir weitere Wachstumspotenziale.«

beispielsweise das Marktsegment „Lieferservice“ große Wachstumspotenziale. Wir beobachten ein rasch wachsendes Angebot für die Heimzustellung, vor allem durch expandierende Start-Ups für Speisenbelieferung (wie in Wien der vegetarische Lieferservice „Rita bringt's“), oder auch durch selbst organisierte Heimpliedienste von Einzelhandel-Kooperationen oder von großen Supermärkten. Auch bei den Kurierdiensten sehen wir weitere Wachstumspotenziale. Unsere Einschätzungen beruhen dabei auf einer Bestandsanalyse, in der wir vielfältige Nutzungsformen für Transportfahrräder identifiziert und in sechs typische Marktsegmente des Fahrrad-Wirtschaftsverkehrs eingeteilt haben: Post-, Kurier-, Paketdienstleis-

tung, Lieferservice, Werkverkehr und Personenwirtschaftsverkehr, also den Transport von Arbeitsgerät und Materialien.

VCÖ-Magazin: Welche Rahmenbedingungen braucht es, um das vorhandene Potenzial von Transportfahrrädern bestmöglich zu nützen und auszuschöpfen?

Lenz: Bund, Bundesländer und Kommunen haben vielfältige Möglichkeiten, den Fahrrad-Wirtschaftsverkehr zu fördern und damit die verkehrsbedingten Belastungen von Innenstädten zu senken. Den Kommunen kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. An vielen Stellen gelang es der Forschung zu zeigen, dass zahlreiche Probleme für Transportfahrräder im Straßenverkehr in Zukunft gemildert oder gar vermieden werden könnten, wenn die Kommunen den Fahrrad-Wirtschaftsverkehr in ihre Pläne und Programme einbetten – dafür stehen vielfältige Mittel zur Verfügung. Möglichkeiten sind die Unterstützung von innovativen Distributionskonzepten und Transportrad-Verleihprogrammen, die Nutzung von Transportfahrrädern im kommunalen Betrieb oder neue Regelungen der Zufahrtsberechtigungen in Innenstädten. In Österreich fördern einzelne Bundesländer und Kommunen gewerblich genutzte Transportfahrräder mithilfe eines Investitionszuschusses.

»» Literatur:

„Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr“ (WIV-RAD) Gruber J. und Rudolph C. (2016). Studie des DLR, Schlussbericht an das deutsche Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Download: www.bmvi.de/StudieLastenraeder

»» Verkehr in Europa

Bessere Luftqualität durch Klimaschutz

Von Ulla Rasmussen, VCÖ-Verkehrspolitik



Aufgrund krankmachend schlechter Luft wurde in Oslo tageweise ein Verbot von Dieselfahrzeugen verhängt. Eine Maßnahme, die den politisch gewollten Umstieg auf Elektroautos unterstützt.

Es hat funktioniert und die Luft verbessert. China reagiert auf die Luftverschmutzung in seinen Megastädten, indem es auf Elektro-Fahrzeuge setzt. Zunächst durch finanzielle Anreize, demnächst durch eine verpflichtende Elektro-Auto-Quote für die Her-

»»Gesetze sind das eine, die Wirkung auf die Fahrzeugflotte das andere«

steller. In Oslo bringt die Maßnahme nicht nur vor Ort in der Stadt Verbesserungen, sondern auch weniger Treibhausgas-Emissionen durch viel Wasserkraft im Strommix. In China muss erst der Anteil erneuerbarer Energie am Strommix erhöht werden, bevor Elektro-Mobilität auch positiv auf das Klima wirkt.

Für die EU gilt, die Vorgabe, bis zum Jahr 2030 den Anteil erneuerbarer Energie auf mindestens 27 Prozent zu erhöhen, die Energieeffizienz um mindestens 27 Prozent zu steigern und die Treibhausgas-Emissionen um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 zu senken. Gute Voraussetzungen für eine europaweite Abkehr von konventionell betriebenen Fahrzeugen. Doch die politische Gesetzgebung ist das eine, die Wirkung auf die Produkte, in diesem Fall auf die Fahrzeugflotte, das andere. Derzeit gibt es in der EU CO₂-Grenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge nur bis zum Jahr 2021 und für Lkw gar keine. Es gibt auch keine Elektrofahrzeug-Quote und keine verpflichtenden CO₂-Messungen im Realfahrbetrieb.

Die meisten Autofirmen haben einen Wechsel zu Elektro-Pkw versprochen. Auch die Quote in China sowie der laufende Ausbau der Stromladeinfrastruktur und Steuervorteile werden unterstützend wirken. Aber ohne niedrige neue CO₂-Grenzwerte – auch für Lkw – ab dem Jahr 2025 sowie ohne verpflichtende Abgasmessungen im Realbetrieb wird es unnötig viele Jahre brauchen und unnötig viele Krankheitsfälle sowie vorzeitige Todesfälle durch schlechte Luft bringen. Vor allem die Städte brauchen eine Warenlieferkette, die die Luft wenig verschmutzt und in der Transportfahrräder und auch kleinere Elektro-Lkw eine große Rolle spielen.

»» Ihre Meinung dazu an: ulla.rasmussen@vcoe.at

»» Neue VCÖ-Publikation erschienen: Energie für erdölfreie Mobilität

Im Jahr 2017 ist das Verkehrssystem noch stark von fossilen Treibstoffen abhängig. Um die im UN-Klimaabkommen von Paris festgelegten Ziele zu erreichen, muss der Verkehr spätestens bis zum Jahr 2050 erdölfrei sein.

Die neue VCÖ-Publikation „Energie für erdölfreie Mobilität“ zeigt Wege auf, wie das Grundbedürfnis, mobil zu sein, befriedigt werden kann, ohne langfristig von umweltschädlichen Energieträgern abhängig zu sein. Handlungsfelder und politische Rahmenbedingungen, um den Energiesektor in eine klimaverträgliche Richtung zu lenken, werden ebenso betrachtet wie mögliche Entwicklungsszenarien und verschiedene Energieversorgungsoptionen für eine CO₂-freie Mobilität. Die VCÖ-Publikation zeigt deutlich: Nur mit einer umfassenden Mobilitätswende ist die Energiewende im Verkehr zu schaffen.

»» Sie können die neue VCÖ-Publikation um 30 Euro bestellen oder auf www.vcoe.at gratis herunterladen. T: +43(0)1-893 26 97, E: vcoe@vcoe.at, www.vcoe.at



Diese Ausgabe des VCÖ-Magazins wurde erstellt unter Beteiligung von:

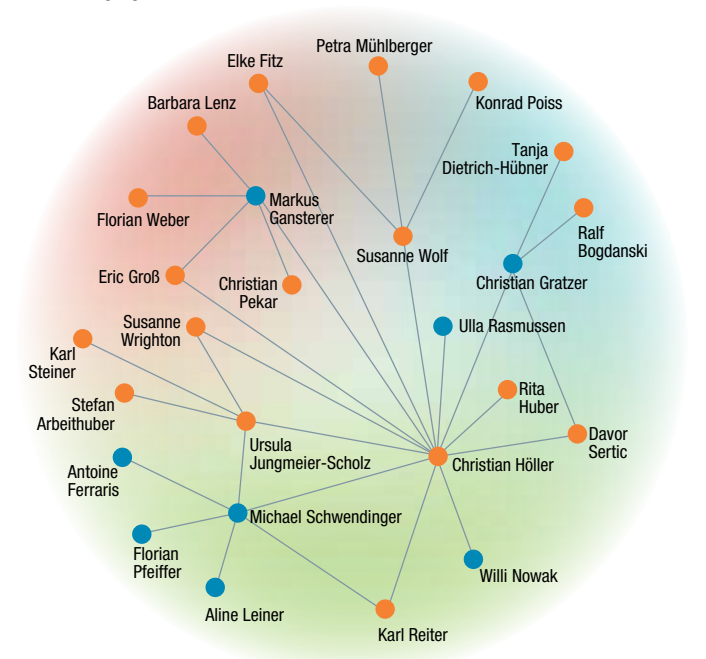




Foto: Stephan Döschner/Mobilitätsagentur Wien

Richtig packend – Aufbruch zu neuen Geschäftsmodellen

Das Potenzial von Transportfahrrädern als umweltverträglicher Wirtschaftsverkehr ist groß, die Anwendungsbereiche sind vielfältig, wie die Europäische Fahrradlogistik-Konferenz in Wien am 20. und 21. März 2017 zeigen wird.

Von Christian Höller

Seestadt Aspern in Wien:
Ein Transportfahrrad-Verleih ist Teil der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote.

Derzeit sind in Städten bis zu 50 Prozent des CO₂-Ausstoßes im Straßenverkehr leichten und schweren Nutzfahrzeugen zuzurechnen. Rund 40 Prozent der urbanen Schadstoff- und Lärmbelastung verursacht der Wirtschaftsverkehr. Doch Transportfahrräder erobern immer neue Geschäftsfelder und Anwendungsbereiche. Oft von Elektro-Antrieben unterstützt, ist dieses heute ausgereifte High-Tech-Transportmittel schnell, kostengünstig, vielseitig einsetzbar und vor allem umweltverträglich. Am 20. und 21. März 2017 trifft sich in Wien bei der Europäischen Fahrradlogistik-Konferenz die boomende Branche zu Leistungsschau und Ideenaustausch.

Europäische Fahrradlogistik-Konferenz in Wien

Die Konferenz wird von der European Cycle Logistics Federation (ECLF) und dem Cycle Logistics-Projekt veranstaltet und durch die Stadt Wien und das klimaaktiv mobil-Programm des Ministeriums für ein lebenswertes Österreich unterstützt. Hier wird durch internationale Fachleute aus

>> Zum Autor: Christian Höller, Redakteur des VCÖ-Magazines, schreibt als freier Journalist vor allem zu den Themen Mobilität und Trinkwasser.

täglichen wirtschaftlichen Anforderungen gebündelt und in Vorträgen und Workshops vorgestellt.

Transportkultur im Wandel

Mit bis zu 25 Prozent erheben zwei Studien – die eine vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) für das deutsche Verkehrsministerium, die andere im Rahmen des von der EU geförderten Projekts Cycle Logistics erstellt – das theoretische Substitutionspotenzial des Fahrradeinsatzes im Wirtschaftsverkehr. Werden die privaten Transportfahrten mit einbezogen, kommt die Cycle Logistics-Studie auf etwa 50 Prozent der Transporte, die auch mit einem Fahrrad, einem Radanhänger oder einem Transportfahrrad getätigt werden könnten. Theoretisch, denn sie berücksichtigt keine weiteren Faktoren, die das Potenzial in der Praxis reduzieren, wie etwa eine negative Einstellung gegenüber dem Radfahren, das Fehlen von Radfahrinfrastrukturen, die Witterung etc. Aber auch nicht das durch stetig verbesserte E-Antriebe zunehmende Potenzial.

In den Schweizer Städten Bern, Basel, St. Gallen und Vevey bietet das E-Cargobike-Sharing-Angebot „carvelo2go“ Privathaushalten die Möglichkeit, bei Bedarf ein Transportfahrrad auszuleihen. Im Wiener Stadt-

erweiterungsgebiet Seestadt Aspern wurde als Teil der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote ein Lastenrad-Verleih von Anfang an mitgeplant – auch für die privaten Mobilitätsbedürfnisse finden Transportfahrräder immer weitere Verbreitung. Hier eröffnen Sharing-Angebote mittlerweile in vielen Städten Möglichkeiten, Transporte größerer Güter und Einkäufe ohne Auto kostengünstig zu lösen, ohne gleich selber ein Transportfahrrad oder einen Fahrradanhänger kaufen und unterbringen zu müssen.

Förderungen sind Anstoß für Kauf von Transportfahrrädern

Graz, Linz, Salzburg, Basel, München Bologna – immer mehr Städte schaffen durch Förderungen finanzielle Anreize zur Anschaffung von Transportfahrrädern und helfen so, die Anfangsinvestition zu senken. Seit März 2017 fördert auch Wien den Kauf von Transportfahrrädern mit bis zu 800 Euro, Elektro-Cargo-Bikes mit bis zu 1.000 Euro.

Unter den Betrieben, die Transportfahrräder einsetzen, gibt es viele Start-Ups, für die das Transportfahrrad integrativer Bestandteil der Geschäftsidee ist, etwa beim Bio-Catering von „Rita bringt’s“ in Wien: „Für mich sind die Transportfahrräder Teil unseres nachhaltigen Unternehmens-

»Transportfahrräder erobern immer neue Geschäftsfelder.«

der Logistik- und Transportbranche sowie aus Politik und Forschung das weltweit wachsende Know-how zum Transportfahrrad-Einsatz für die all-

>> Transport per Rad

»Wir erhalten viel positives Feedback und ersparen jährlich viele Tonnen CO₂.«

„Die REWE International AG setzt seit dem Jahr 2013 eigene Transportfahrräder für die Zustellung von Einkäufen in Wien ein. Beim Merkur am Hohen Markt und in der Mariahilfer Straße können Kundinnen und Kunden dieses umweltverträgliche Service in Anspruch nehmen, um sich die Einkäufe nach Hause bringen zu lassen. Seit Anfang Februar 2017 setzt auch Billa auf ein Transport-E-Bike in Wien und bietet die Zustellung per Fahrrad mit elektrischer Unterstützung an. Das Fahrrad erreicht Geschwindigkeiten bis zu 25 Kilometer pro Stunde und sorgt damit für eine äußerst schnelle Zustellung des Einkaufs. Geräumige Transportboxen bieten Platz für Einkäufe bis zu 100 Kilogramm und ermöglichen auch ordnungsgemäßes Verstauen von temperaturempfindlichen Produkten wie Frischfleisch, Fisch oder Tiefkühl- und Milchprodukte. Daneben kooperiert Bipa mit dem Zustelldienst Veloce. In Wien, Graz, Linz, Klagenfurt, Salzburg und Innsbruck setzt Veloce für Kurzstrecken und besonders schnelle Lieferungen vorrangig Transportfahrräder und Elektro-Cargo-Bikes ein. Wir erhalten viel positives Feedback und ersparen damit der Umwelt jährlich viele Tonnen CO₂.“



Tanja Dietrich-Hübner
Leitung Nachhaltigkeit REWE International AG



Heavy Pedals

Seit 2009 beschäftigen wir uns intensiv mit dem Thema Lastenrad.

Wir bieten Verkauf & Verleih von Transporträdern aller Art an.

Unser LastenradbotInnendienst ist schnell und umweltfreundlich in Wien unterwegs.

In unserer Radwerkstatt reparieren wir alle Radtypen.





Foto: Beat Schweizer



Foto: Beat Schweizer



Foto: m.fruetmann@gmail.com

Rita Huber
Essenzustellung Rita bringt's
www.ritabringts.at
 „Für mich sind die Transportfahrräder Teil unseres Unternehmenskonzepts – nachhaltig, bio, vegetarisch.“

konzepts – nachhaltig, bio, vegetarisch. An Grenzen stoßen wir nur bei weiten Distanzen, etwa wenn wir außerhalb Wiens liefern, bei mehrtägigen Veranstaltungen und großen Menschenmengen über 150 Personen. 98 Prozent der Aufträge liefern wir mit unseren Transportfahrrädern. Diese haben viele Vorteile, etwa auch in Stoßzeiten, weil sie wendiger sind, Radwege, für Fahrräder geöffnete Einbahnen und Schleichwege besser nützen können“, fasst **Rita Huber** ihre Praxiserfahrung zusammen.

Pilotprojekt „Mir sattlä um!“ in Bern:
 Neun kleinere Unternehmen – darunter eine Bäckerei, eine Kindertagesstätte und ein Elektro-Installationsbetrieb – testeten sechs Monate kostenlos den Einsatz von Elektro-Cargo-Bikes.

schöpfen, ermöglicht Unternehmen, das unbekannte Wesen Transportfahrrad ohne finanzielles Risiko zu testen. Beim Pilotprojekt „Mir sattlä um!“ konnten in Bern in der Schweiz neun kleinere und mittelgroße Unternehmen von Juni bis November 2016 kostenlos den Einsatz von Elektro-Cargo-Bikes für ihre betrieblichen Logistikprozesse testen. Mit dabei waren so unterschiedliche Betriebe wie Bäckerei, Brauerei, Gastronomie, Hauswartdienst, Siruperie, Werbemittelerzeugung, Kindertagesstätte und Elektroinstallation.

Als stärkstes Motiv neben einem erwarteten Zeitgewinn durch direktere Routenführung und den Weg-

fall der Parkplatzsuche wurde der Imagegewinn als ökologisch verantwortungsbewusstes Unternehmen genannt, was sich auch durch zahlreiche positive Reaktionen auf der Straße und bei Kundinnen und Kunden bestätigte. Auch der erwartete Beitrag zum Klimaschutz trat ein: 77 Prozent der Fahrten, die vorher mit Autos, Lieferwagen oder motorisierten Zweirädern erledigt wurden, konnten auf das Elektro-Cargo-Bike verlagert werden. Nach der Testphase waren einige der Betriebe von den Elektro-Cargo-Bikes so überzeugt, dass sie das Fahrzeug zu einem vergünstigten Preis von der Stadt Bern übernahmen. Ermöglicht durch die positiven Erfahrungen

wird das Projekt ab Frühling 2017 mit neuen Betrieben fortgesetzt.

- >> „Europäischer Fahrradlogistik-Kongress“ 20. und 21. März 2017 in Wien <http://ecf.bike/vienna17/>
- >> **Cyclelogistics Final Public Report – Baseline-Study, 2016** <http://cyclelogistics.eu>
- >> **Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr**, www.bmvi.de/StudieLastenraeder
- >> „Mir sattlä um! eCargobikes im Berner Wirtschaftsverkehr. Abschlussbericht“, Amt für Umweltschutz der Stadt Bern, 2017, 30 Seiten, www.bern.ch/mediencenter (Suche: „Abschlussbericht Mir sattlä um!“)

Ausprobieren ermöglichen
 Ein anderer Ansatz, das Potenzial von Transportfahrrädern stärker auszu-



Transportfahrräder sind technisch anspruchsvoll

Die technischen Anforderungen an Transportfahrräder sind bezüglich Festigkeiten, Fahrverhalten und Bremsanlagen nicht trivial. Moderne Transportfahrräder sind ausgereifte Hightech-Produkte.

Transportfahrräder bieten eine gute Möglichkeit den innerstädtischen Güterverkehr zu ergänzen. Vor allem in der Feinverteilung und auf der letzten Meile können sie eine Alternative zum Autoverkehr sein. Bei Botendiensten oder Essenzustellung ist das ja bereits Realität“, stellt **Davor Sertic**, Spartenobmann Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Wien fest, der bei der Fahrradlogistik-Konferenz am 20. und 21. März 2017 in Wien referieren wird. Erhöhte Anforderungen orte er an die technische Sicherheit, was Bremswege und Manövrierfähigkeit betrifft.
 Vom Transportfahrrad überzeugt ist **Christian Pekar**, stellvertretender

Obmann des Berufszweigs Sportartikel- und Fahrradhandel im Gremium Mode und Freizeit-Einzelhandel der Wirtschaftskammer Wien: „Das Transportfahrrad ist in Zukunft ein wichtiger Baustein der innerstädtischen Transportlogistik. Die technischen Lösungen sind ausgereift und dank Elektro-Unterstützung für alle Topografien geeignet. Moderne Bremssysteme erlauben auch bei großen Lasten zuverlässiges Bremsen. Lastenräder sind mindestens genauso verkehrssicher, wie herkömmliche Kraftfahrzeuge, weil in der Regel nicht viel schneller als 25 Stundenkilometer gefahren wird und im Gegensatz zu Kfz eine sehr gute Rundumsicht gegeben ist.“

Eric Groß vom Institut für Zuverlässigkeitstechnik an der Technischen Universität Hamburg, ist in Deutschland an der Ausarbeitung einer sicherheitstechnischen Norm des Deutschen Instituts für Normung DIN über Anforderungen und Prüfverfahren für ein- und mehrspurige Transportfahrräder beteiligt: „Größere Sicherheitsmängel sind bei den angebotenen Modellen selten. Auch bei voller Zuladung treten keine längeren Bremswege auf. Verbesserungspotenzial gibt es bei der Betriebsfestigkeit, etwa was einen hohen Reifen- und Bremsverschleiß betrifft.“
 Eric Groß wird bei der Fahrradlogistik-Konferenz in Wien über diese Arbeit an der DIN-Norm berichten.



Davor Sertic,
 Spartenobmann Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Wien

„Transportfahrräder bieten eine gute Möglichkeit, den innerstädtischen Güterverkehr zu ergänzen.“



Eric Groß,
 Institut für Zuverlässigkeitstechnik an der Technischen Universität Hamburg

„Verbesserungspotenzial gibt es, etwa was Reifen- und Bremsverschleiß betrifft.“



Fotos: Mikael Coville-Andersen

Transportfahrrad: Teile und fahre!

Kinder, Waschmaschine, Übersiedelungskartons, Sessel: Transportfahrräder halten mit den Lade-fähigkeiten eines Pkw locker mit. Sharing-Modelle und Gemeinschaftsbesitz machen sie zudem auch im Privatbereich zur günstigen Alternative für den gelegentlichen Transport größerer Frachten.



Foto: Mikael Coville-Andersen



Foto: Mikael Coville-Andersen



Foto: claus Lastenrad Graz

Ob Waschmaschine oder Wocheneinkauf – ein qualitativ hochwertiges Transportfahrrad schafft auch hundert Kilo. Als Gemeinschaftsgut in Wohnsiedlungen oder im Sharing-Modell findet es auch verstärkt bei Privatpersonen Verwendung.

Von Ursula Jungmeier-Scholz

Vorderlader, Hinterlader, mit Transportkorb oder Ladefläche, einspurig oder zweispurig – Transportfahrräder werden mittlerweile für alle erdenklichen Bedürfnisse produziert. Und sie schaffen enorm viel: So ist der Fuhrpark des Wiener Lastenradkollektivs auf jeweils hundert Kilo Transportkapazität ausgelegt. Da lässt sich eine Waschmaschine unterbringen, ein beachtliches Schachtelensemble nach einem Großeinkauf im Möbelhaus oder einfach nur der wöchentliche Lebensmittelvorrat einer kinderreichen Familie.

Aufgrund der Anschaffungskosten – ein Transportfahrrad kostet mehrere Tausend Euro – und des Platzbedarfs ist es im Privatbesitz hierzulande noch nicht so weit verbreitet. Aber: „In Kopenhagen hat jede vierte Familie eines“, berichtet **Susanne Wrighton** von der Forschungsgesellschaft Mobilität FGM. In Österreich gibt es dafür einen Trend zum Teilen: Einerseits privater und gewerblicher Verleih, andererseits Cargo-Bikes als Gemeinschaftsgut von Haus- und Siedlungsgemeinschaften.

Sharing macht Qualität erschwinglich

Der Vorteil der Integration eines Transportfahrrads in ein Wohnkonzept besteht in der örtlichen Nähe; Internet-Plattformen zur Anmietung decken dafür den klein strukturierten urbanen Bereich ab: beispielsweise „das Lastenrad“ in Graz mit wech-

selnden Ausleihpunkten, die Lastenrad-Kooperation „LaRa“ in Innsbruck und Wiener Neustadt oder das ehrenamtliche Lastenradkollektiv Wien, das beim Ausleihen auch Tipps zum Handling des Fahrzeugs gibt.

Im Besitz der Wohngemeinschaft befindet sich das Transportfahrrad des Wohnprojektes Wien in der Krakauer Straße. Die Seestadt Aspern, Stadterweiterungsgebiet in Wien, verfügt über eine Flotte aus vier E-Transportfahrrädern, die allein im Jahr 2016 exakt 2.709-mal ausgeliehen wurden. Zum Einstand war die Nutzung für Zuziehende kostenlos, ab Frühjahr 2017 wird zeitbezogen abgerechnet.

»Bei „das Lastenrad“ in Graz ermöglicht die Internet-Plattform das Vermieten mit wechselnden Ausleihpunkten.«

Auch in der Wiener Wohnsiedlung Perfektastraße wurde ein elektronisch zu buchendes E-Transportfahrrad in den Pool der Sharing-Fahrzeuge aufgenommen. „Beim Sharing rentiert sich die Anschaffung eines qualitativ hochwertigen Fahrzeugs. Das reduziert auch den Wartungsaufwand“, betont **Stefan Arbeitshuber**, Geschäftsführer des Anbieters MO.Point. „Bei der Unterbringung müssen das Gewicht und die größeren Kurvenradien beachtet werden.“



Foto: Lastenradkollektiv Wien



Foto: Mikael Coville-Andersen

»Die vermehrte Präsenz gewerblicher Transportfahräder im Stadtbild weckt auch das Interesse für den privaten Gebrauch.«

Optimal sind ein ebener, barrierefreier Zugang sowie die gute Sichtbarkeit – etwa in der Auslage eines Gewerbetriebes.“ „Leicht zugänglich, im Wohngebäude, mit entsprechend groß dimensionierten Türen“, charakterisiert Wrighton die ideale Unterbringung. Wie in der soeben übergebenen Wohnanlage Cykelhuset Ohboy in Malmö: Aufzüge und Eingänge wurden für den Radtransport extra breit gestaltet.

>> Zur Autorin:
Ursula Jungmeier-Scholz ist freie Journalistin in Graz.

Lösung für kleine Strukturen

Aber auch in bestehende kleine Strukturen lässt sich ein Transportfahrad integrieren. So wurde die Transportfahrad-Förderung des Grazer Umweltamtes, ursprünglich Gewerbetrieben vorbehalten, auf den privaten Bereich ausgeweitet. Die gewerblichen Transportfahräder waren vermehrt im Stadtbild zu sehen gewesen – und immer mehr Privatpersonen erkundigten sich nach der Förderung. Schließlich ließ das Umweltamt mit Ende des Jahres 2013 auch Hausgemeinschaften von mindestens drei Parteien als Förderwerber zu: Rund 20 Kleinkollektive erhielten bereits die 50 Prozent der Anschaffungskosten, begrenzt auf tausend Euro.

»Bei der Wohnanlage Cykelhuset Ohboy in Malmö wurden Aufzüge und Eingänge auf Radtransporter-Breite ausgelegt.«

»Trends wie der Online-Handel führen zu noch mehr Güterverkehr.«

VCÖ-Magazin: Woher kommt die erstaunliche Renaissance der Transportfahräder in den letzten Jahren?

Wrighton: Der motorisierte Verkehr in Städten führt zu Staus, Parkplatznot und gesundheitsschädlichen Emissionen. Lkw und Lieferwagen vertragen sich schlecht mit dem Anspruch auf Sicherheit und Lebensqualität. Trends wie der Online-Handel führen zu noch mehr Güterverkehr. Städte stehen verstärkt unter Druck, neue Wege zu finden. Wie Lösungen aussehen können und wie Transportfahräder sowohl für private als auch kommerzielle Transporte auf kurzen Wegen ideal einsetzbar sind, zeigt das EU-Projekt cyclelogistics.eu seit dem Jahr 2011 in verschiedenen Städten Europas vor.

VCÖ-Magazin: Durch welche Maßnahmen kann der Einsatz von Transportfahrädern erfolgreich stimuliert werden?

Wrighton: Da gibt es viele Ansätze. Etwa finanzielle Direktförderungen als Kaufanreiz im kommerziellen und im privaten Bereich, wie in Wien, Graz, Lustenau, Basel, München und Bologna. Und Testmöglichkeiten, um den geeigneten Fahrradtyp für den spezifischen Einsatzzweck zu finden. Das neueste Beispiel dafür ist die für drei Jahre mit 1,8 Millionen Euro geförderte Aktion des Deutschen Umweltministeriums, die es Betrieben ermöglicht, aus bis zu 150 unterschiedlichen Transportfahrädern auszuwählen und sie bis zu drei Monate lang zu testen. Sharing-Angebote wie die „Freien Lastenräder“ und „carvelo2go“ in der Schweiz ermöglichen jenen den Zugang, die wegen Platzmangels oder zu hoher Anschaffungskosten kein eigenes Transportfahrad möchten. Restriktionen für den Autoverkehr bei gleichzeitiger Bevorzugung von Transportfahrädern, wie etwa in Bozen, Basel und San Sebastian, und die Änderung von Beschaffungsrichtlinien öffentlicher Stellen, sodass Lieferungen per Transportfahrad zumindest mitgedacht oder sogar bevorzugt werden, sind weitere Möglichkeiten.

Auch andernorts funktioniert die Werbung am besten über die öffentliche Präsenz: „Wir bringen Transportfahräder auf die Straße, auch um die Leute neugierig zu machen“, erklärt **Karl Steiner** vom Wiener Lastenradkollektiv. „Inspirierend können auch schöne Fotos der Transportfahräder im Einsatz wirken“, ergänzt Wrighton. Diesen Ansatz verfolgt TINK, das größte Transportfahrad-Mietsystem Deutschlands: Kürzlich veranstaltete es einen Fotowettbewerb zu den Themen „Rund um die Familie“ und „Ausgefallenes Transportgut“ sowie eine winterliche Transportfahrad-Demotour von Norderstedt bei Hamburg bis Konstanz.

»Transport per Rad



Susanne Wrighton

Projektkoordinatorin Cyclelogistics Projekt, FGM Forschungsgesellschaft Mobilität



Stefan Arbeithuber,
Geschäftsführer MO.Point, Betreiber emissionsarmer Fahrzeugpools,
<http://mopoint.at>

„Beim Sharing rentiert sich die Anschaffung eines qualitativ hochwertigen Transportfahrades; das reduziert auch den Wartungsaufwand.“

BESUCHEN SIE UNSERE NEUE WEBSITE!

alles muss fließen

PARKEN, LEIHEN, LADEN – ALLES AN EINER BOX

WWW.SAFETYDOCK.COM

SAFETYDOCK®
PARK SHARE CHARGE

BROMPTON

MADE FOR YOU

25X in ganz Österreich

brompton.at/Find-a-Store



Zentral geliefert – fein verteilt

Mikro-Depots als Ausgangspunkte erhöhen das Potenzial von Transportfahrrädern für die innerstädtische Güterverteilung. Wichtiger Erfolgsfaktor ist dabei das Angebot kostengünstiger geeigneter Flächen oder Immobilien, die das Stadtbild nicht beeinträchtigen. Von Karl Reiter und Susanne Wrighton

Transportservice Outspoken in Cambridge: Die Stadt Cambridge berücksichtigt Warenlieferung per Fahrrad in Ausschreibungen.

Je kürzer die Zustellstrecken, desto wirtschaftlicher gestaltet sich der Einsatz von Transportfahrrädern für die städtische Logistik. Ideal ist ein Zustellgebiet mit nicht mehr als drei Kilometer Radius, wobei auch fünf Kilometer und mehr möglich sind. Um die Potenziale der Fahrradlogistik auszuschöpfen, sind städtische Mikro-Depots oder Micro-Hubs und City-Hubs, wie sie international auch genannt werden, nötig. Das Mikro-Depot-Konzept mit dem Einsatz von Transportfahrrädern für die „letzte Meile“ im Stadtgebiet erfüllt ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeitsziele von Kommunen, Lieferdiensten und Handel in hohem Maße.

Das Beispiel Hamburg

„Morgens mit Lkw-Container rein in die Stadt, vom Containerstandort

»Hamburg erlaubt, den öffentlichen Raum für das Aufstellen von Mikro-Depots zu nutzen.«

Feinverteilung mit dem Cargo-Bike, abends Container wieder raus aus der Stadt.“ So lautet das Grundprinzip des Hamburger Modellprojekts von UPS und Hamburger Senat. Dieses Modellprojekt ist in Deutschland der erste große und erfolgreiche Test eines Logistikkonzepts mit Transportfahrrädern in der Paketzustellung. Durch die Kombination von vier Standorten für Wechselbrücken (Lkw-Aufbauten) mit Feinverteilung per Transportfahrrad und Handwagen konnten acht von neun der üblichen UPS-Lieferwagen in der Hamburger Innenstadt dauerhaft ersetzt werden. Der Senat vergibt ein Sondernutzungsrecht für

Multifunktionale City-Hubs in San Sebastian/Spain: Mikro-Depots als Zwischenlager für Güter, Fahrradabstellanlage und Fahrradverleihstation unter einem Dach.

die Standorte, UPS zahlt dafür. Das Projekt rechnet sich für UPS. Ein Folgeprojekt läuft bereits in Offenbach, Oldenburg und Dublin stehen vor

der Umsetzung. In Nordrhein-Westfalen haben weitere zwölf Städte Interesse. In Berlin sind sechs Mikro-Depots geplant.



Foto: City of San Sebastian

Definition: Mikro-Depots

Mikro-Depots sind an geeigneten Orten in den Zustellbezirken von Lieferdiensten abgestellte, motorisierte Nutzfahrzeuge oder Container, aber auch geeignete Immobilien. Sie ermöglichen die eigentliche Zustellung oder Abholung mit Transportfahrrädern oder fußläufigen Transporthilfen auf der „letzten Meile“. Mikro-Depots können kooperativ genutzt werden. (Definition aus: Studie „Nachhaltige Stadtlogistik durch Kurier Expressdienste“ des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik)

»Das Mikro-Depot-Konzept in Kombination mit Transportfahrrädern wird als besonders nachhaltig eingestuft.«

„Bei den innovativen Zustellkonzepten in der Stadtlogistik von Kurier-, Express- und Paket-Diensten (KEP) wird das Mikro-Depot-Konzept mit Einsatz von Transportfahrrädern als besonders nachhaltig eingestuft, bei sehr hoher sozioökonomischer Akzeptanz. Bei systematischer stadtgeografischer Vorauswahl von geeigneten Zustellgebieten und anschließender Zeitreihenanalyse der Sendungsstrukturen in diesen Gebieten ist es im operativen Betrieb grundsätzlich wirtschaftlich. Die Gesamtwirtschaftlichkeit hängt von den spezifischen Standortfaktoren wie den Mietkosten ab – für stationäre Mikro-Depots ist es oft nicht einfach, logistisch geeignete Immobilien zu akzeptablen Kosten zu finden. Daher sollten stationäre Mikro-Depots zur Fixkostendegression kooperativ genutzt werden.

Das Angebot an Transportfahrrädern auf dem Markt, die für die KEP-Branche geeignet sind, stellt von der Funktionalität her zumeist einen Kompromiss dar. Zudem sind die Anbieter Manufakturen und stellen bestenfalls Kleinstserien her. Bei einer Ausweitung der Mikro-Depot-Konzepte über die bereits laufenden Feldversuche in einigen Städten Deutschlands hinaus sollte eine KEP-Branchenlösung für Pedelec-Transportfahrräder entwickelt werden, mit dem Ziel einer Produktion unter Serienbedingungen mit einem adäquaten Serviceangebot.“

» Transport per Rad



Foto: Eisele

Ralf Bogdanski
Nachhaltige Unternehmensführung und Logistik, Technische Hochschule Nürnberg



Foto: Amsterdam Smart City, Foodlogica, Amsterdam

Foodlogica ist ein Logistikservice für die letzte Meile in Amsterdam: Es bringt mit Elektro-Trikes Essen aus Lebensmittelgeschäften und Restaurants.



Foto: Txita

Ein Nachteil wird von UPS selbst genannt, nämlich dass die „Möblierung des öffentlichen Raums“ mit Containern nicht der Weisheit letzter Schluss sein kann. Eine Alternative könnten leerstehende Erdgeschoßflächen oder gering ausgelastete Tiefgaragen und Parkhäuser sein, wenn die Höhe ausreichend ist. Die Stadt Hamburg erlaubt über ein Sondernutzungsrecht die Nutzung des öffentlichen Raumes für das Aufstellen von Mikro-Depots. In Deutschland wird aber schon von Mitgliedern des Bundestags vorgeschlagen, analog zur Flächenbereitstellung für Carsharing-Plätze auch solche für städtische Logistikflächen in der Straßenverkehrsordnung vorzusehen.

City-Hubs in San Sebastian

Die baskische Stadt San Sebastian, eine Partnerstadt im Europäischen Cycle Logistics-Projekt, betreibt über ihre Fahrradlogistikfirma Txita ein sehr erfolgreiches Mikro-Depot in einem Gebäudeuntergeschoß für die innerstädtische Versorgung. Für die Errichtung neuer Standorte wurden auch ästhetische Kriterien zugrunde gelegt. Es werden nun auch multifunktionale City-Hubs umgesetzt. Dabei werden überdachte Fahrrad-

»Das Mikro-Depot-Konzept fördert den Einsatz von Transportfahrrädern im Stadtgebiet.«

abstellanlagen, Fahrradverleihstationen und bei Bedarf öffentliche Toiletten und weitere öffentliche Dienstleistungen mit Mikro-Depots verknüpft.

San Sebastian ist auch in Bezug auf die Nutzung von Fußgängerzonen durch Transportfahrräder innovative Wege gegangen. Während in weiten Teilen der Fußgängerzone der normale Fahrradverkehr nicht erlaubt ist, sind diese für Transportfahrräder offen. Begründet wird dies damit, dass die Fahrradlogistikerinnen und -logistiker eine professionelle Fahrausbildung haben und für die Befahrung sensibler Bereiche geschult sind.

Öffentliche Beschaffung mit Fahrradlogistik

Über die Bereitstellung und Förderung von Mikro-Depots können Städte einen wesentlichen Beitrag zum Durchbruch der Fahrradlogistik leisten. Ein weiteres wichtiges Element ist die Verankerung der Fahr-

radzustellung in kommunalen und unternehmerischen Beschaffungsrichtlinien. Die Stadt Cambridge ist hier Vorreiterin, sie stellt sicher, dass Warenlieferungen per Fahrrad in den städtischen Ausschreibungen berücksichtigt und wenn möglich sogar bevorzugt werden. Auch die gerade in Erarbeitung befindlichen EU-weiten Beschaffungsempfehlungen enthalten die Zustellung per (Transport-) Fahrrad. Öffentliche Einrichtungen können über diesen Weg eine Eisbrecherfunktion für die Fahrradlogistik in Städten erfüllen.

>> cargobike.jetzt; cyclelogistics.eu

>> Zu Autor/Autorin:

Karl Reiter und Susanne Wrighton von der Forschungsgesellschaft Mobilität in Graz beschäftigen sich seit einigen Jahren mit dem Thema Transportfahrräder, etwa im Zuge des EU-Projektes Cycle Logistics und des Folgeprojektes Cycle Logistics Ahead

>> Österreich radelt wieder zur Arbeit

Die Motivationskampagne der Radlobby lädt auch heuer wieder zum Mitradeln und Gewinnen ein. Im Jahr 2016 haben 4.000 Teams vier Millionen Kilometer erradelt und 500 Tonnen CO₂-Ausstoß vermieden. Ab 15. März 2017 ist die Anmeldung für Firmenteams möglich. Hauptpreis: eine Teamreise in die Fahrradmetropole Amsterdam. Neu lockt heuer die Bosch eBike-Challenge zum Umstieg vom Auto aufs Rad auch auf längeren Distanzen. www.radeltzurarbeit.at



Foto: Peter Proveznik/die radlokalisten

>> Mehr Transportfahrräder in Wien

Die Smart City Rahmenstrategie der Stadt Wien definiert das Ziel, den Kfz-Verkehr zu reduzieren. In der aktuellen Untersuchung „Einsatz von Lastenfahrrädern zur innerstädtischen Güterlieferung – ein Städtevergleich und Best-Practice-Empfehlungen für die Stadt Wien“ Anderluh A., Hemmelmayr V., Wakolbinger T., WU Wien, wird die Situation für den kommerziellen Einsatz von Transportfahrrädern für den Gütertransport in Wien mit Budapest, München und Kopenhagen verglichen und es werden Empfehlungen für Wien abgeleitet, wie der Einsatz von Transportfahrrädern bei Unternehmen verstärkt werden kann. **Anforderung des Berichts: alexandra.anderluh@wu.ac.at**

HOCHLEISTUNG | PRÄZISION | ZUVERLÄSSIGKEIT

Plasser & Theurer



Ökologische Weichendurcharbeitung in Bestzeit

Erstmals treibt unser Hybrid-Antriebssystem eine kontinuierlich arbeitende Weichenstopfmaschine an. Neben dem geringeren Schadstoffausstoß und der Einsparung von fossilen Treibstoffen wird mit dem Hybrid-Antriebskonzept die Geräuschemission reduziert. Damit kann die Maschine in innerstädtischen Bereichen und bei Nacharbeiten eingesetzt werden.



Economic Ecologic Ergonomic



www.plassertheurer.com
„Plasser & Theurer“, „Plasser“ und „P&T“ sind international eingetragene Marken

Das Recht auf Wind im Haar

Wo Radfahren boomt, erleben auch Spezialfahrräder einen Aufwärtstrend. Neben Transportfahrrädern gibt es mittlerweile viele Geräte und Initiativen, die Seniorinnen und Senioren sowie Menschen mit körperlicher Einschränkung Radfahren ermöglichen.

Von Susanne Wolf

Flott unterwegs: Sichtlich Spaß macht die Ausfahrt per Fahrrad-Rikscha in Baden bei Wien.

Lustenau, Vorarlberg: eine Gruppe von älteren Menschen ist unterwegs zu einem Ausflug. Das Besondere daran: Je zwei ältere Personen sitzen in einer Rikscha, die von jüngeren Leuten gelenkt wird. „Radeln ohne Alter“ nennt sich diese Initiative, die von Kopenhagen aus ihren Weg ins Ländle gefunden hat. „Das Recht auf Wind im Haar“ lautet das Motto von „Radeln ohne Alter“.

Elke Fitz hat die Initiative mitgegründet: „Wir haben zwei Rikschas und 30 ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer, die bei uns auch eine Ausbildung erhalten“ (siehe auch Interview auf Seite 12). Im Osten Österreichs hat die Caritas diese Idee aufgegriffen: „Unsere Bewohnerinnen und Bewohner lieben die Ausfahrten ins Kaffeehaus oder an den Ort, wo sie aufgewachsen sind“, erzählt **Petra Mühlberger** vom Haus Baden. In anderen Caritas-Pflegeheimen, etwa in Wien oder Kärnten, gibt es auch „Rollstuhlrikschas“, alle Gefährte sind mit einem Elektro-Motor versehen. „Wir sind immer auf der Suche nach Freiwilligen, die mit unseren Senio-

rinnen und Senioren spazieren fahren möchten“, ergänzt Mühlberger. Im Frühjahr 2016 hat Andreas Zobl auch in Graz „Radeln ohne Alter“ gegründet. Auch hier radeln Ehrenamtliche mit Menschen aus Grazer Altersheimen zu deren Lieblingsplätzen oder entdecken die Stadt per Rad neu.

Fahrräder für Menschen mit Behinderung

Radfahren boomt – doch nicht alle Menschen sind in der Lage, ein gewöhnliches Fahrrad zu nutzen. Aber auch für ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen oder körperlichen Einschränkungen gibt es zahlreiche Möglichkeiten, selber in die Pedale zu treten – oder andere treten zu lassen. Dreiräder etwa sind optimal für Menschen mit Gleichgewichtsstörungen oder mit körperlichen Beeinträchtigungen. Sie können alleine oder auch zu zweit gefahren werden, im Sitzen oder im Liegen. Beinahe jedes Dreirad kann mit einem Elektro-Motor ausgestattet werden. Handbikes sind vergleichbar mit einem Fahrrad oder Liegerad, angetrieben wird jedoch

mit Armkraft. Sie können vorne an einen Rollstuhl montiert werden oder – ohne Rollstuhl – als Rennrad Verwendung finden. „Menschen mit Nervenkrankheiten oder nach einem Schlaganfall nehmen diese Geräte in Anspruch“, weiß **Konrad Poiss**, der in seinem Spezialgeschäft „Mobility System Austria“ am Salzburger Hauptbahnhof Spezialräder für Menschen mit Behinderung anbietet. „Es sind in erster Linie Urlauberinnen und Urlauber, die nach Salzburg kommen und ein Gerät ausleihen möchten.“ Das Personal des Unternehmers besteht aus Mechanikern und Pflegekräften. Poiss wurde für diese Initiative beim VCÖ-Mobilitätspreis 2016 ausgezeichnet. Ebenfalls in seinem Verleih erhältlich: der Scout Crawler, ein Kettenfahrzeug, mit dem Menschen im Rollstuhl in den Wald und ins Gelände fahren können.

E-Bikes und Spezialroller

Heute werden bereits alle Arten von Fahrrad mit elektrischer Unterstützung angeboten: City- und Mountainbikes, Rennräder, Falträder und



Foto: Stefanie J. Steindl

Petra Mühlberger
Caritas Baden

„Wir suchen immer Freiwillige, die unsere Seniorinnen und Senioren mit der Rikscha spazieren fahren.“

Tretroller. Besonders für ältere Menschen ersetzt mittlerweile immer öfter ein Elektro-Fahrrad das herkömmliche Fahrrad. Die sogenannten Pedelecs haben einen E-Motor, der beim Treten als Unterstützung dazugeschaltet werden kann; der E-Motor ist auf maximal 25 Kilometer pro Stunde beschränkt. Elektro-Fahrräder sind besonders auf längeren oder steilen Strecken von Vorteil, hier können sie sogar ein Auto oder einen Motorroller ersetzen: Mit Reichweiten um die 60 Kilometer pro Akkuladung eignen sich die Elektro-Fahrräder auch für ausgedehntere Touren.

>> Zur Autorin:

Susanne Wolf ist freie Journalistin mit Schwerpunkt Umwelt, Klima und Nachhaltigkeit.
susanne-wolf.com

>> Literatur

Schöne Straßen und Plätze.
Funktion Sicherheit Gestaltung



Harald Heinz,
Kirschbaum Verlag,
2014, 310 Seiten, Buch,
E-Book je 79 Euro

Rund zwei Drittel des Buches sind der anschaulichen Präsentation von etwa 50 verwirklichten Beispielen der Straßenraumgestaltung aus Deutschland gewidmet. Diese sind thematisch zusammengefasst wie Achsen, Alleen

und Boulevards, Fußgängerzonen mit Öffentlichem Verkehr, Straßen mit Bezug zu Wasser, Straßen im ländlichen Raum, Hochleistungsstraßen und Stadtautobahnen, zentrale Stadtplätze, Quartiersplätze, Vorplätze, Bahnhofsplätze, Dorfplätze. Entstanden ist eine inspirierende Ideen- und Erfahrungssammlung, angesiedelt an der wichtigen Schnittstelle von Städtebau, Stadt- und Freiraumplanung und Verkehrsplanung, die eine interdisziplinäre Arbeitsweise und eine neue Kultur im Umgang mit öffentlichen Straßen und Plätzen anregt.



CROOZER

der geniale Kindertransporter

- 3in1
- Fahrradanhänger
- Kinderwagen
- Laufwagen
- Mit oder ohne Federung

**FAHRRAD
STUDIO**
AMBROSCH & STIASNY

Infos und Händlernachweis:
info@fahrradstudio.at
www.fahrradstudio.at



Kaufen Sie ein neues Transportfahrrad und Wien packt was drauf.

Kinder, Einkäufe, Pizzen und Pakete: Wer umweltfreundlich, flexibel und schnell Lasten durch die Stadt kutschieren möchte, fährt Transportfahrrad. Kaufen Sie sich eins und „Wien packt was drauf“. Ihre Stadt unterstützt Sie mit einem Förderungspaket. Sie erhalten bis zu 1000 € Unterstützung beim Kauf eines Transportfahrrades. Details dazu finden Sie im Internet unter www.fahradwien.at/transportfahrrad



Wien!
voraus

Das
Zukunftsressort

StadT  Wien

» Termine

Europäische Fahrradlogistik-Konferenz

<http://eclf.bike/vienna17/>
19.3.2017 Wiener Cargobike-Corso, 14 Uhr, MQ Museumsquartier (Teilnahme auch mit gewöhnlichem Fahrrad erwünscht)
Wien, 20.–21. März 2017

Alles smart?

Wie intelligente Technologien unser Umfeld verändern

www.ooe-zukunftsakademie.at/VA_allsmart.htm#element_1864
Linz, 28. März 2017

PlanerInnentag 2017

Planungsqualität in der Raumordnung in Österreich – vom Anspruch zur Umsetzung
www.gpl.at/de/aktuell
Wien, 20. April 2017

Nahverkehrskongress 2017

Öffentlich . Persönlich . Nachhaltig . Vernetzt, www.verkehrsverbund.at
Salzburg, 25.–26. April 2017

22. IIR Jahreskongress

Zukunft E-Fuhrpark
www.iir.at/e-fuhrpark
Mauerbach, 25.–26. April 2017

Innovationsgespräche

Personen.Mobilität.Forschung
Innovationsgespräche von bmvit und FFG, www.ffg.at/veranstaltungen
Wien, 4.–5. Mai 2017

10. Radgipfel

<http://www.klimaaktiv.at/mobilitaet>
Wörgl/Tirol 18.–19. Mai 2017



Foto: Radeln ohne Alter

Radeln ohne Alter

Elke Fitz
direkt
gefragt

Elke Fitz ist Mitgründerin und stellvertretende Obfrau der Initiative Radeln ohne Alter in Österreich. Die Vorarlberger Büroangestellte fährt in ihrer Freizeit Senioren und Seniorinnen in Fahrrad-Rikschas spazieren – sehr zur Freude aller Beteiligten.
<http://radelnohnealter.at/>

VCÖ-Magazin: Woher kommt die Idee zu Radeln ohne Alter?

Elke Fitz: Ihren Ausgang nahm die Bewegung in Kopenhagen, wo sehr viele Menschen mit Fahrrädern unterwegs sind. Heute gibt es Zweigstellen in 30 Staaten mit rund 800 Fahrrad-Rikschas im Einsatz. In Österreich gibt es Radeln ohne Alter in Lustenau, Feldkirch und Graz; in Wien und in Baden betreibt die Caritas ein ähnliches Projekt. Da mein Mann ein Transportfahrrad-Unternehmen besitzt und wir von der Idee begeistert waren, haben wir Radeln ohne Alter in Lustenau gegründet.

VCÖ-Magazin: Worum geht es bei Radeln ohne Alter?

Elke Fitz: Ältere oder behinderte Menschen sollen die Gelegenheit bekommen, Ausflüge mit dem Fahrrad zu machen. Sie kommen an Orte, die sie lange nicht mehr besucht haben, was sich positiv auf ihre Gesundheit auswirkt. Demenzkranke beispielsweise sind nach solchen Ausflügen oft klarer im Kopf. Unsere Fahrerinnen und Fahrer, die sogenannten Piloten, bekommen eine spezielle Ausbildung.

VCÖ-Magazin: Und wieso gerade das Fahrrad?

Elke Fitz: Weil damit auch Orte besucht werden können, die mit dem Auto schwierig zu erreichen wären – auch mal weg von der Straße. Außerdem lieben viele ältere Menschen das Fahrrad, weil sie selbst in jungen Jahren damit gefahren sind. Daher auch unser Motto „Das Recht auf Wind im Haar“. Die verwendeten Rikschas wurden von Radeln ohne Alter in enger Zusammenarbeit mit den Herstellern entwickelt und sind spezifisch auf die Bedürfnisse der Initiative abgestimmt.

VCÖ-Magazin: Wie erfahren die Seniorinnen und Senioren von Radeln ohne Alter?

Elke Fitz: Zum Teil durch Mundpropaganda, zum Teil ergreifen aber auch Angehörige oder Pflegepersonal die Initiative und kontaktieren uns. In vielen Städten stehen die Rikschas in Seniorenheimen; in Lustenau haben wir die Rikschas jedoch zentral abgestellt. Einige Unternehmen nehmen in Form von Corporate Volunteering an Radeln ohne Alter teil, das heißt Mitarbeitende bekommen die Möglichkeit, sich ein paar Stunden im Monat für diese gute Sache einzusetzen.

» Transport per Rad



Foto: Stephan Dolleschal

Florian Weber

Geschäftsführer der Heavy Pedals Lastenradtransport und -verkauf OG in Wien.

Heavy Pedals wurde im Jahr 2012 mit dem VCÖ-Mobilitätspreis Wien ausgezeichnet.

»Vor allem junge Familien haben rasch die Vorteile von Transportfahrrädern gesehen.«

„Als wir im Jahr 2009 Heavy Pedals zu dritt gründeten, wollten wir vor allem die vielen kleinen Handwerksbetriebe und Unternehmen auf das Transportrad bringen. Das stellte sich als schwieriger heraus als gedacht. Wir hörten oft: ‚Das geht nicht‘ oder ‚... da steigen mir meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht rauf‘ oder der Klassiker: ‚... aber was, wenn's regnet?‘.

Es waren vor allem junge Familien und frische Eltern die, mehr oder weniger auf Anhieb, die Vorteile eines Transportfahrrades sahen und durch ihren Einsatz bereits das Stadtbild verändert haben.

Erst die letzten zwei bis drei Jahre merken wir vermehrt eine Nachfrage nach gewerblich genutzten Transportfahrrädern. Hier sind es nicht nur kleine Zustelldienste, sondern auch die großen Player der Kurier-Express-Paket-Branche. Es gibt auch mehr Nachfragen nach speziellen Kaffee-, Essen-, Eis-Gastro-Fahrrädern. Ein weiteres Einsatzgebiet findet sich in den Kommunen, wo Transportfahrräder etwa für die Wartung und Überprüfung von Spielplätzen, die Straßenreinigung und auch für die Betreuung von Wohnbauten eingesetzt werden.

Von Jahr zu Jahr wird auch der Anteil der elektrifizierten Fahrräder größer, hier gibt es momentan eine sehr schnelle Weiterentwicklung, speziell was die Akkutechnologie – hin zu größeren Kapazitäten, höheren Reichweiten – angeht.

Wir gehen weiterhin von einem vermehrten Einsatz der Transportfahrräder aus, das Potenzial dieser Fahrzeuge ist bei weitem noch nicht erschöpft.“



Um Sie in Österreich und weltweit sicher ans Ziel zu bringen:
Wir entwickeln das Herz der Elektromobilität weiter.

Nahverkehrsfahrzeuge in Österreich fahren seit Jahrzehnten sicher und effizient – angetrieben durch führende Technologie aus Österreich. Unsere Antriebslösungen sorgen in Schienenfahrzeugen für einen dauerhaften und zuverlässigen Herzschlag – in Österreich und weltweit. Basis dafür sind unsere Innovationskraft, unsere Unabhängigkeit und unsere Leidenschaft für die Elektromobilität von morgen. Das macht uns zum Spezialisten für Traktionsmotoren, Generatoren und Getriebe über den gesamten Produktlebenszyklus.

www.traktionssysteme.at
f TSA – Traktionssysteme Austria

TSA
TRAKTIONSSYSTEME AUSTRIA