

La logistique cycliste doublement à l'honneur en Suisse: Les championnats d'Europe et du monde de coursiers à vélo 2013

Berne accueillait en juin les championnats d'Europe de coursiers à vélo, tandis que s'affrontent début août des professionnels du monde entier sur les pentes lausannoises aussi bien sur des vélos classiques que des vélos de transport de marchandises. Au-delà de la compétition, ces événements sont l'occasion d'un échange de bonnes pratiques entre professionnels, par exemple en matière informatique pour optimiser les trajets. Mais surtout, ils rappellent l'énorme potentiel du transport de marchandises professionnel et privé à vélo: selon les estimations du projet «cyclelogistics», 42% des livraisons motorisées en ville pourraient être assurées à vélo. En Suisse, on compte déjà une vingtaine d'entreprises de livraison rapide qui opèrent à l'échelle nationale en misant sur la combinaison vélo-train. Les services de livraison à domicile à vélo représentent une particularité helvétique la plupart du temps exploitée par des programmes sociaux. En 2012 a été fondée l'Association suisse des services de livraison à vélo VLD dans le but de promouvoir et d'améliorer l'offre existante. (Langues: fr, de, en)

Pour plus d'informations:

Les championnats d'Europe et du monde de coursiers à vélo www.ecmc2013.ch / www.cmwc13.com
Projet européen de promotion du transport de marchandises à vélo (en) www.cyclelogistics.eu
Swissconnect: Service national de livraison rapide www.swissconnect.ch/fr/index.html
Association suisse des services de livraison à vélo VLD www.livraisonavelo.ch

Velo-Güterlogistik zwei Mal in der Schweiz gefeiert: Europa- und Weltmeisterschaft der Velokuriere 2013

Ende Juni 2013 fand in Bern die Europameisterschaft der VelokurierInnen statt, während Anfang August Velokuriere aus der ganzen Welt in den steilen Strassen der Stadt Lausanne mit klassischen Velos und mit Lastenfahrrädern gegeneinander antreten. Bei diesen Anlässen geht es nicht nur um den Wettbewerb, sondern auch um den Best-Practice-Austausch unter den Logistik-Spezialisten, z.B. über die neueste Informationstechnologie zur Optimierung der Fahrten. Vor allem machen sie aber das enorme Potenzial des privaten und geschäftlichen Gütertransports per Velo deutlich: Nach der Einschätzung des EU-Projekts „cyclelogistics“ könnten 42% aller motorisierten Wege in Städten aufs Velo verlagert werden. In der Schweiz existieren mehr als zwanzig Kurierdienste, die dank der Kombination von Zug und Velo auch schnell von Stadt zu Stadt liefern können. Eine Besonderheit in der Schweiz stellen die beliebten Velo-Hauslieferdienste für Einkäufe dar, die meist im Rahmen von Sozialprogrammen betrieben werden. 2012 wurde die Plattform „Velo-Lieferdienste Schweiz VLD“ ins Leben gerufen, um das Angebot zu fördern und zu verbessern. (Sprachen: fr, de, en).

Weitere Informationen:

Europa- und Weltmeisterschaft der Velokuriere 2013 www.ecmc2013.ch / www.cmwc13.com
EU-Projekt „cyclelogistics“ zur Förderung des Gütertransports per Velo (en) www.cyclelogistics.eu
Swissconnect: Nationaler Kurierdienst in der Schweiz www.swissconnect.ch
Verein Velo-Lieferdienste Schweiz VLD www.velolieferdienste.ch

05.08.2013

Nationales Netzwerk zur Förderung von Velo-Hauslieferdiensten

Bern, 18. September 2012

1997 nahm der erste Velo-Hauslieferdienst in Burgdorf seinen Betrieb auf. Die Dienstleistung deckt in idealer und nachhaltiger Form die Interessen der Kunden, der Geschäfte, aber auch der Anliegen an Ökologie und trägt eine wichtige Bedeutung als soziales Integrationsprogramm. Mittlerweile lassen sich die Einkäufe in 17 Städten und Gemeinden nach Hause liefern. Der neu gegründete Verein Velo-Lieferdienste Schweiz schafft ein nationales Netzwerk und Koordinationsstelle zur Förderung von Velo-Hauslieferdiensten unter Einbezug der unterschiedlichen Akteure.

Das Angebot ist bei Kunden, wie auch Geschäften und den Behörden sehr beliebt, denn es geht um mehr als nur „Einkaufen, ohne zu schleppen“: Einkäufe in der Stadt können verknüpft werden mit einem Kinobesuch, einem Kaffee mit Freunden oder einem Coiffeurbesuch: die Innenstädte profitieren als Lebens- und Wirtschaftsräume in vielfältiger Weise von der Dienstleistung, welche zudem ressourcenschonend erfolgt und Autoverkehr einspart. Meist im Rahmen eines Beschäftigungsprogramms betrieben, fördert der Velo-Hauslieferdienst die berufliche und soziale Eingliederung.

So gross der Enthusiasmus auf lokaler Ebene bei der Initiierung und Planung eines Velo-Hauslieferdienstes ist, so stellen sich beim Aufbau und Betrieb immer wieder Herausforderungen, welche eine grössere Verbreitung des Angebots bisher noch gehemmt haben.

Der neu gegründete nationale Verein soll dazu beitragen, das grosse Potenzial auszuschöpfen. Er bezweckt insbesondere den Erfahrungsaustausch und Vernetzung der Akteure, die Koordination mit nationalen Akteuren wie dem Detailhandel, die Unterstützung beim Aufbau von neuen Velo-Hauslieferdiensten und die Schaffung eines Know-How-Pools. Die Tätigkeiten werden über eine Geschäftsstelle organisiert.

Als wichtiger Partner hat der Detailhandel die Zeichen der Zeit erkannt und hat sich entschieden bestehende und geplante Velo-Hauslieferdienste zu fördern.

Die folgenden Mitglieder der Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz unterstützen während einer vierjährigen Aufbauphase den Verein Velo-Lieferdienste Schweiz: Coop, Migros, Denner, Manor.

Einkaufen, ohne zu schleppen – so funktioniert der Velo-Hauslieferdienst

Nach Bezahlung an der Kasse fixiert die Kundschaft einen Lieferschein an den Einkaufstaschen und deponiert diese an den vorgesehenen Orten im Geschäft. Anschliessend erfolgt die Lieferung per E-Bike und Anhänger binnen maximal 3 Stunden an die Haustüre. Die Preise variieren zwischen ca. Fr. 3.- und 12.- pro Lieferung, je nach Betriebsmodell und Lieferdistanz. In den meisten Fällen erfolgt die Lieferung über Personen, die an einem Programm für die soziale und berufliche Integration teilnehmen. Ansonsten wird die Lieferung per Velokurier getätigt.

Auskunft:

Verein Velo-Lieferdienste Schweiz, Martin Wälti, Präsident: 079 467 99 36

Liebe Leserin, lieber Leser,

bei 60% aller Wege, die in der Stadt zurückgelegt werden, werden Güter transportiert (dieser erstaunliche Anteil inkludiert sowohl Lastwagen als auch den Transport simpler Einkäufe). Durch die Verlagerung von Gütertransporten unter 500 Kilo auf das Fahrrad kann Fahrradlogistik die Lebensqualität in Städten wesentlich heben.

Fahrradlogistik betrifft gewerbsmäßige Transporte wie Lieferservices, Müllabfuhr oder Kleingewerbe. Meistens werden dafür 2-, 3- oder 4-rädrige Lastenfahräder oder Fahrradanhänger verwendet. Aber Fahrradlogistik betrifft auch Privattransporte – dabei werden normale Fahrräder, gut ausgerüstet mit Fahrradtaschen, Körben, Anhänger usw. zum Transport von Einkäufen oder anderem Gepäck verwendet. Im EU-projekt [CycleLogistics](#), werden all diese Möglichkeiten in ganz Europa bekannt gemacht. Da es ein sehr hohes Verlagerungspotenzial gibt, ist das beileibe kein Nischenmarkt. 42% aller motorisierten Wege in Städten könnten aufs Fahrrad verlagert werden. Eine genaue Beschreibung des Verlagerungspotenzials finden sie [hier](#).

Die kommende [ECOMM2013](#), hat als eins von mehreren Themen "MM approach for freight and deliveries". **Letzter Abgabetermin für papers ist der 10. Dezember.**

Back to the future



Source: [Stichting Oud Obdam-Hensbroek](#)

Bereits 1881 nutzte die Britische Post die ersten Lastenfahräder. Einige Jahrzehnte später wurde dieser Fahrradtyp für die Lieferung von Brot, Fleisch, Milch und Ähnlichem eingesetzt. In den späten 20-er Jahren erschien der 'Long John' auf den Dänischen Straßen. Bei diesem Fahrrad befand sich die Ladefläche zwischen Steuer und Vorderrad, in Holland als 'bakfiets' bekannt. (mehr zur Geschichte der Lastenfahräder auf der [CycleLogistics website](#)). In den letzten 20 Jahren wurde das Lastenfahrad vielerorts wiederentdeckt. Die vielen neuen Modelle können bis zu 500 Kilo transportieren, und variieren im Preis von 800 bis 6000 Euro (hier ein [Überblick](#) über 67 cargo bikes, die [Freight bike inventory list](#) von CycleLogistics und [velotransport](#)).

Lieferservice per Fahrrad: es wächst in vielen Ländern



Source: [CycleLogistics photo database](#)

Lastenfahräder sind besonders beliebt in den [Niederlanden](#) und [Dänemark](#), dort werden sie sogar [von Samenbanken verwendet](#). Aber Lastenfahräder werden auch in anderen Ländern immer beliebter, dazu einige Beispiele:

- In **Deutschland** testen Fahrradkurier das Potenzial elektrischer Lastenfahräder in sieben Städten ([Ich ersetze ein Auto](#)). Der [Nationaler Radverkehrsplan 2020](#) anerkennt das Potenzial für die sogenannte "Letzte Meile".
- Der [erste Fahrradkurierdienst in Rumänien](#) startete im April 2012. Tribul (der Stamm) liefert in der ganzen Stadt Bukarest von Tür zu Tür.
- Im Mai 2012, startete die belgische Stadt Gent (**Belgium**) das erste [cargo-bike-sharing](#) in Europa. Vier Lastenräder sind jetzt Teil des Cambio car-sharing services. Die Flämische Regierung bewirbt [Fahrradkurierdienste](#) aufgrund von Resultaten einer [Studie der Universität Antwerpen](#) Außerdem gibt es in Brüssel noch die Velo Fixer, die Räder zu Hause reparieren – siehe [dieses interessante Video](#)).
- In der **Schweiz** lieferte bereits 1997 ein [Hauszustelldienst](#) Einkäufe per Fahrrad an die Haustür. Der Erfolg (21% der Kunden wechselten vom Auto zum Fahrrad) hat in der Schweiz g zur Einrichtung von 12 weiteren solchen Diensten geführt.
- Die **Französische** Firma la Petite Reine stellt jährlich 1 million Pakete mit ihren elektrischen tricycles ([Cargocycles](#), FR) in vier großen Französischen Städten zu, auch in Paris.
- In **Österreich** werden Fahrräder verwendet für die [Hauszustellung von Medikamenten](#), von [Fensterputzern](#) und von [Eisverkäufern](#). Die Stadt Graz [subventioniert den Ankauf mit bis zu € 1.000](#) für Firmen und Institutionen. In Graz sind Lastenfahräder in das [Fahrradverleihservice](#) integriert.



Source: [CycleLogistics photo database](#)



Source: www.eltis.org

- In **Großbritannien** werden cargo bikes für die unterschiedlichsten Transporte verwendet: Beamer, Bürozubehör, Japanische Backzutaten, Pakete (z.B. [Yellow Jersey Delivery in Coventry](#)), Blumen oder sogar Antikörper, detaillierter Bericht [hier](#)). Im **Flughafen Heathrow** und in **London** gibt es sogar Fahrradambulanzen!

Vorteile und mögliche Nachteile



Source: [CycleLogistics photo database](#)

Hier finden Sie die wichtigsten Vorteile des Lastenfahrrads (nach dieser [großangelegten Studie](#) von Transport for London, 2009)

- **Niedrigere Kosten** im Einkauf und Betrieb (Steuern, Versicherung, Treibstoff) und keine Parkkosten. GobaX, eine Deutscher Lastenfahrradproduzent, berechnete dass ein [Pizzadienst 6.300 Euro pro Jahr einsparen könnte](#) CycleLogistics zeigt [weitere ökonomische Vorteile auf](#).
- **Geschwindigkeit trotz Stau:** Fahrräder werden viel weniger durch Stau gestört und sind daher schneller und zuverlässiger. Als Beweis: [ein cargo bike ride im Zentrum von London](#).
- **Erlaubt in autofreien Zonen:** enge Gassen und Straßen, in denen nur Fahrräder fahren dürfen? Kein Problem für Lastenfahrräder! Z.B. bedient in Cambridge [Outspoken Delivery](#) 200 lokale Firmen. Die Firma hat vor kurzem einen [Preis für die Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks der Stadt gewonnen](#).
- **Umweltverträglicher:** Die Universität Westminster errechnete ein CO₂-Reduktionspotenzial von 62% [für das Zentrum von London](#). Die [Hajtás Pajtás Fahrradkurier](#) in Budapest (H) befreien die überlastetes Innenstadt von 100 Autos, und sparen dabei geschätzte 150 Tonnen CO₂ pro Jahr ein.
- **Grünes image:** für viele wichtig, z.B., für die Britische [AV2Hire](#) und [Gnewt Cargo](#).
- **Soziale Inklusion:** ein Führerschein wird für das Fahrradfahren nicht benötigt! In Bukarest kann deshalb eine [Papiermüll-Sammel-Service](#) sozial benachteiligte Personen einstellen, als ein erster Schritt zur Eingliederung in den Arbeitsmarkt.
- **Höhere Lebensqualität:** kein Lärm, mehr Platz für Menschen.



Source: [CycleLogistics photo database](#)

Warum ist das Lastenfahrrad dann noch immer so selten? [Transport for London](#) sieht das größte Problem in einer falschen Einschätzung.

- Viele Firmen machen sich Sorgen über die **Sicherheit** und Diebstahl, sowohl der Ware als auch des Fahrrads. Die Studie zeigte, dass dies kaum vorkam. Erst bei einem hohen Lastenfahrradanteil kann dies tatsächlich zum Problem werden – so werden in den Niederlanden [preparierte Lastenfahrräder](#) als Köder für Diebe eingesetzt.
- Die **geringe Reichweite und geringe Nutzlast** wird auch als Nachteil gesehen. Allerdings können die neuesten Modelle bis zu 500 kg transportieren! Und gerade in den Innenstädten ist die sogenannte "Letzte Meile" ein Problem. Die Lasten sind da meist wesentlich geringer als 500 kg und werden trotzdem mit überdimensionierten Lastwägen transportiert. Im FP7 EU-Projekt [STRAIGHTSOL](#), werden dazu sieben innovative Lösungen demonstriert. TNT Belgien wird bald die Innenstadt Brüssels beliefern unter Einsatz eines mobilen depots in Kombination mit Lastenfahrrädern ([Video](#)). TNT kooperiert auch mit der tricycle Logistik Firma [Ecopostale](#) (Französisches Video), Beschreibung [hier](#). Die Stadt Berlin hat eine modulare Verpackungsstation namens BentoBox als Verteilerzentrum installiert. Das System wurde im Rahmen des [CityLog Projekts](#) getestet und wird jetzt durch ein Fahrradkurierservice genutzt. ([Case Study auf Eltis](#) und in [Lyon](#)).
- **Fahrer-Überlastung** und **Witterungsabhängigkeit** sind weitere Faktoren, die gegen das Lastenfahrrad sprechen könnten. Speziell die Umstellung des Personals von Autofahren auf Fahrradfahren ist oft schwierig, besonders für kleinere Firmen.
- Dann gibt es noch spezielle lokale Rahmenbedingungen die den Einsatz des Lastenfahrrads behindern können. In Belgien dürfen z.B. 3- oder 4-rädrige Fahrräder Busspuren und Fußgängerzonen nicht nutzen, oder auch nicht gegen Einbahnen fahren. Manche Städte sind sehr hügelig oder haben Kopfsteinpflaster. Aber sogar Edinburgh hat mittlerweile seinen [Lastenfahrraddienst](#).

Fahrradlogistik ist aber auch für Private interessant – da das Auto die dominante Verkehrsart beim Einkauf ist ([ARGUS 2009](#), S. 9). Dabei könnten [drei Viertel der Einkäufe](#) leicht mit dem

CycleLogistics: die Lösung



CycleLogistics hat als Ziel, das Lastenfahrrad als Alternative zu Lastwägen und Autos zu etablieren – und somit auch den Energieverbrauch zu reduzieren. Zwölf Länder arbeiten dabei zusammen und haben als Zielgruppe Firmen, lokale und städtische Verwaltungen und Einzelpersonen:



Source: CycleLogistics photo database

- **Shop-by-bike Kampagnen:** Die Flämische Kampagne Met belgerinkel naar de winkel (klingelnd einkaufen) war sehr erfolgreich: 80.000 Personen gingen per Fahrrad einkaufen, (Niederländisch) und 50% blieben auch nach der Kampagne dabei. In Cyclelogistics werden 15 Kampagnen in 8 Ländern geplant. Zwei davon, (in Wien und Graz) wurden bereits im Sommer 2012 durchgeführt. Den **evaluation report** kann man von der Website runterladen. Supermärkte können bei solchen Kampagnen eine wichtige Rolle spielen. In Belgien hat die Supermarktkette Delhaize (mit 800 Märkten in ganz Belgien), Fahrradparkplätze installiert und bietet **praktische Fahrradtaschen stark verbilligt an**. Es wurde ein generelles **Muster für eine Kampagne entwickelt**, dies wird dann jeweils lokal für jedes Land angepasst.
- Cargo bike sharing services, im Projekt auch als **Living laboratories** bezeichnet, ermöglichen es Firmen und Institutionen Lastenfahrräder auszuprobieren und die Vorteile direkt zu erfahren. Dies passiert in **9 Städten** und diese unterscheiden sich jeweils nach dem level (beginner, climber, master). Die Stadt Graz hat ihr **living laboratory** bereits gestartet. 7 verschiedene Lastenfahrräder werden interessierten Firmen und Institutionen zum Testen zur Verfügung gestellt. In **Brüssel** wurde mit 3 Lastenfahrrädern gestartet – eine Ausweitung ist geplant.
- **Konsumententest:** weil Lastenfahrräder einiges Kosten und ungewohnt zu fahren sind, hat die Danish Cyclist Federation einen Konsumententest durchgeführt, und zwar für Fahrräder, Anhänger, Fahrradtaschen und Fahrradkörbe. Die Resultate finden Sie **hier**.

Lastenfahrräder: wie kann die Politik helfen?



Source: CycleLogistics photo database

Der Transport per Fahrrad kann von der Politik ganz wesentlich gefördert werden: z.B. durch das Schließen der Innenstadt für den motorisierten Verkehr, aber der Zulassung des Fahrrad(lasten)verkehrs, oder durch die Entwicklung einer Fahrradlogistik. In CycleLogistics hat die **European Cyclists' Federation** ein Szenario für Städte im Jahr 2050 entwickelt, und auch aufgezeigt, **was Städte bereits heute in diesem Bereich machen**. Auch die nationale Ebene kann eine führende Rolle spielen. 52 Verkehrsminister trafen sich im Mai diesen Jahres in Leipzig und 'Rethinking the Last Mile'. war eines der Leitthemen am diesjährigen International Transport Forum.

Cycle Logistics Federation



Copyright: Outspoken Delivery

Im Rahmen von CycleLogistic, haben sich knapp 60 Fahrradlogistik-Unternehmen zur **European Cycle Logistics Federation** zusammengeschlossen. Mittlerweile sind 120 Europäische Firmen auf der **Cycle Logistics Federation website** registriert. Gemeinsam werden sie sich für den Gütertransport per Fahrrad einsetzen, bis hinauf zum Europäischen Parlament. Sie verweist auch auf gute Beispiele, verteilt Know-how und bildet Interessensverbände. Ein gemeinsames Marketing und Informationsquellen sind geplant.

Passend zur Jahreszeit...



- Letzte Weihnachten hat **Carry Me Bikes** in London, ein soziales Unternehmen das Familien, Firmen etc. hilft, ihre Transporte per Fahrrad abzuwickeln und Lastenfahrräder zu testen, das **Secret Cycling Santa Service** angeboten. Genau. Ein Weihnachtstmann am Fahrrad brachte den Kindern die Geschenke.



Source: [CycleLogistics photo database](#)

- Und in Rumänien gibt es noch mehr "Santas on bikes". In einer [jährlich wiederkehrenden Fahrrad-Event](#) bringen 300 "Santas on bikes" den Kindern Süßigkeiten.
- Last but not least, gibt es im [BAMBINI Weihnachtsfahrrad-Buch](#), eine Geschichte, wie der Weihnachtsmann die Geschenke brachte, obwohl Rudolf krank war

Mehr davon?

Die neuesten Nachrichten gibt es auf der [CycleLogistic website](#). Und wenn Sie immer noch nicht überzeugt sind, schauen sie sich [dieses Video](#) an.

Veranstaltungen

- **FIETSVAK 2013 (große Fahrradmesse)**
20-22 Januar 2013 – Amsterdam, Niederlande
<http://www.fietsvak.nl/Pages/English.aspx>
- **ECOMM 2013 - die jährliche Europäische Konferenz für Mobilitätsmanagement**
29-31 May in Gävle, Schweden
Info zum Call for papers hier – Deadline für die Abgabe 10 Dezember
Konferenz Website: <http://ecomm2013.eu/>
Erreichbarkeit: Gävle ist sehr gut erreichbar – nur eine Stunde per Zug vom Flughafen Stockholm!
- **VELO-CITY (mit vielen Events zur Fahrradlogistik)**
11-14 Dezember 2013 – Wien, Österreich
<http://www.velo-city2013.com/>



Weitere Veranstaltungen finden Sie im [EPOMM Kalender](#).



Kennisplatform
Verkeer en Vervoer

**ACT
TRAVELWISE**



Lebensministerium.at



ECOMM 2013



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe

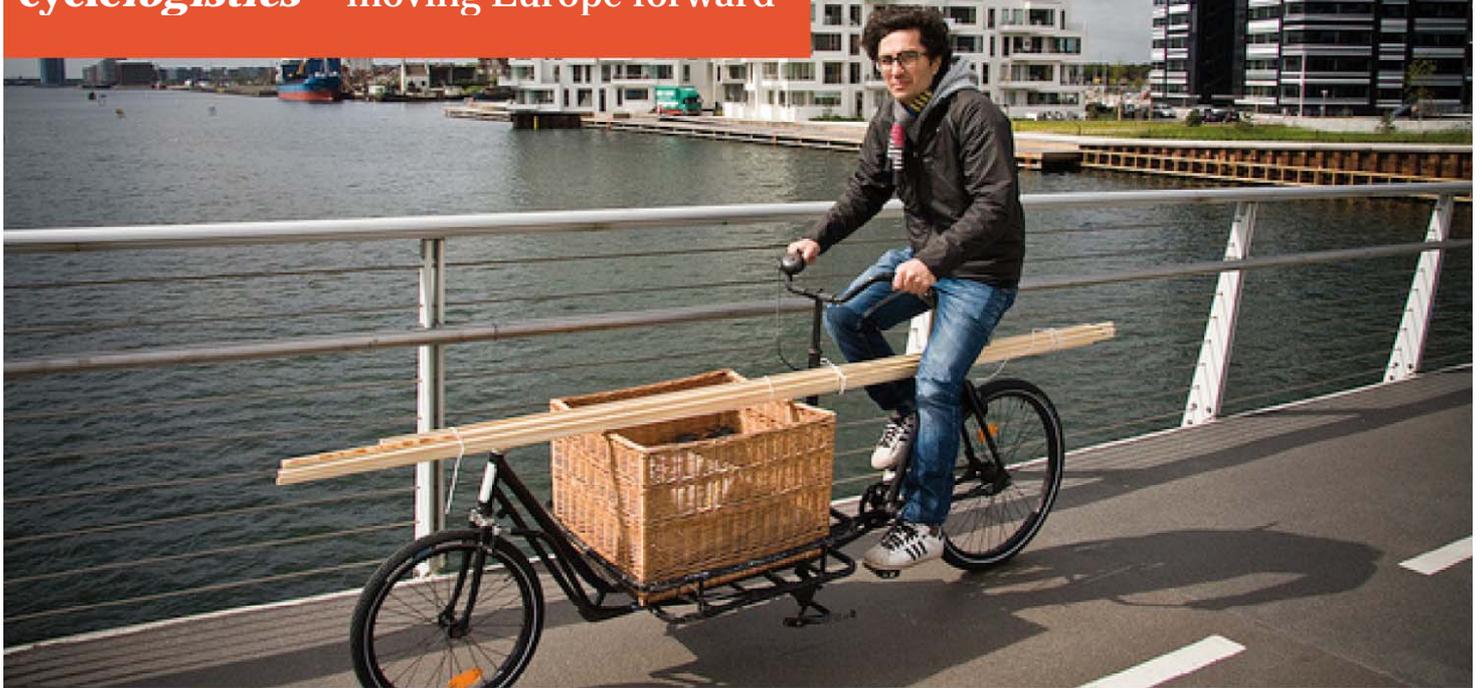


fullscreen



news archive

cyclelogistics – moving Europe forward



IEE/10/277/SI2.589419
May 2011 – May 2014

www.cyclelogistics.eu



Hintergrund

Der größte Teil des **Gütertransports** erfolgt derzeit durch **Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren** und oft transportieren schwere Fahrzeuge die Güter über kurze Distanzen.

Das verursacht viele Probleme, wie:

- Hohe Kosten für die Straßenerhaltung
- Lieferwägen blockieren enge Straßen
- Fahrzeuge sind speziell für Innenstadtbereiche ungeeignet
- Starke Umweltverschmutzung und erhöhter Lärm
- Starkes Verkehrsaufkommen



Potential für Fahrradlogistik

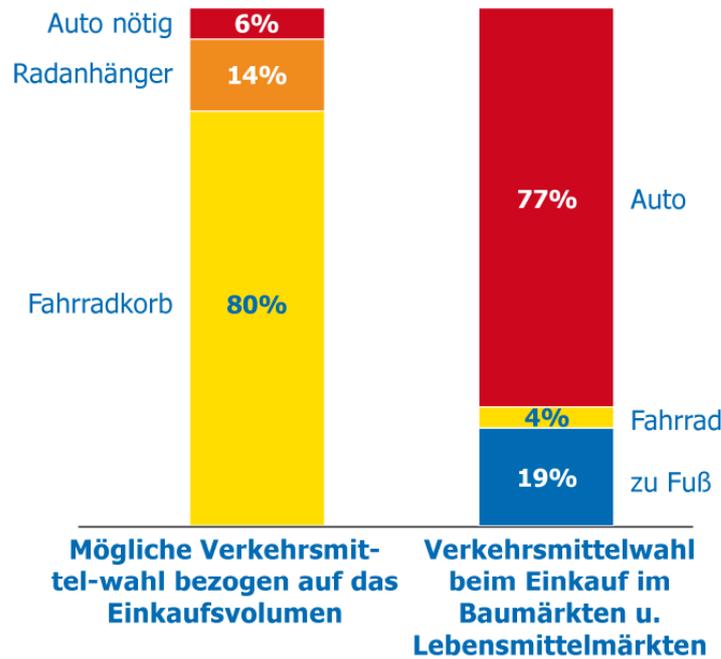
Type of trip / trip purpose	Share of urban trips	Potential for CYCLELogistics
Business transport	7%	3%
Shopping transport	23%	12%
Leisure time transport	27%	4%
Commuter transport	28%	1%
Total passenger transport	85%	20%
Heavy goods transport	5%	0%
Light goods transport (1.5-3.5 t)	5%	1%
Very light goods transport	5%	4%
Total freight/goods transport	15%	5%
Total	100%	25%

Source: Baseline study on CYCLELogistics 2011

COPENHAGENIZE...

	Kopenhagen	Graz
Einwohnerzahl	530.000	260.000
Autos pro 1000 Capita	320	470
Anteil an Fahrrad-arbeitswegen	36%	20%
Anzahl an Lastenrädern	~ 25.000	~ 30

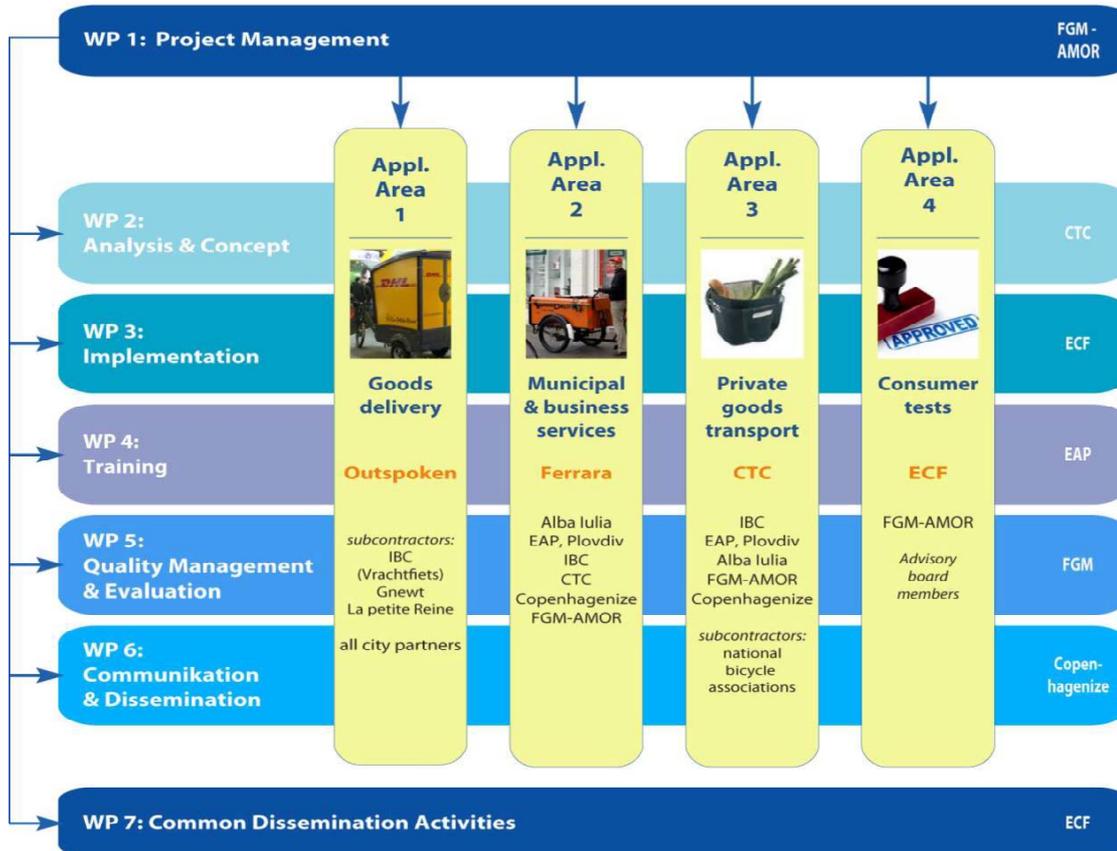
Großes Potential für Einkauf mit dem



Quelle: ARGUS, 2009

Projektziele

- ❖ Den **Transportsektor** über das Thema informieren
- ❖ **Autofahrten**, die zum Warentransport genutzt werden auf das Rad verschieben
- ❖ **Städtische Lieferdienste** dazu motivieren **Lastenräder** in ihre Fahrzeugflotten aufzunehmen
- ❖ Lastenräder in den Verkehrsrichtlinien der Partnerstädte zu berücksichtigen und günstige Rahmenbedingung für den Transport von Waren mit dem Rad zu schaffen
- ❖ **Anwendung** von Transportfahrrädern bei städtischen Dienstleistungen und in Dienstleistungsbetrieben fördern
- ❖ Rahmenbedingung für den Einkauf mit dem Fahrrad bei Supermärkten und Innenstadtgeschäften optimieren und verbessern
- ❖ Bereitstellung **solider Kundeninformation** für alle Bereich der Fahrradlogistik



Umsetzungsstrategien

- Sammlung von **Best Practice Beispielen** der Lastenradnutzung
- **Focus Gruppen Seminare** mit Interessenvertretern und Akteuren
- **Living Labratories** für potentiell Nutzer, zum kostenlosen Testen von Lastenrädern
- **“Shop by bike“ Programme** in 15 Städten
- **Konsumententests** (Lastenräder, Anhänger, Ausrüstung)
- **Training Workshops** für die Umsetzung Fahrradlogistik



Beispiele für Fahrradlogistik



Projektzusammenfassung

cyclelogistics zielt darauf ab den **Energieverbrauch** im städtischen Gütertransports zu vermindern, indem die Nutzung von Fahrrädern zum Transport von Waren gefördert wird. Der Hauptfokus des Projekts liegt dabei auf europäischen Innenstädten.

Es gibt Umsetzungen in folgenden Bereichen:

- Güterzustellung / Warenanlieferung
- Städtische Dienstleistungen und Dienstleistungsbetriebe
- Privater Gütertransport



Die **Projektpartner** kommen aus **acht Ländern**. Mit dem Beratungsgremium und Subauftragnehmern sind 17 Länder involviert
Erwartete Ergebnisse:

- Weniger Energieverbrauch
- Platzeinsparung, weniger Lärm und Emissionen

Partner & Kontakte

Projektkoordinator:

Karl Reiter

FGM-AMOR: Austrian Mobility Research

Graz, Austria

E-Mail: reiter@fgm.at

Tel.: +43/316/810451-23

Projektpartner:

- **ECF** – European Cyclists Federation, Bruxelles, Belgium
- **Outspoken**, Cambridge, United Kingdom
- **AMI Ferrara** – Agenzia Mobilità Impianti, Italy
- **EAP** – Energy Agency of Plovdiv, Bulgaria
- **Copenhagenize**, Copenhagen, Denmark
- **Alba Iulia**, Rumania
- **CTC** – Cyclist's Touring Club Charitable Trust, United Kingdom
- **IBC** – Internatioal Bicycle Consultancy, Utrecht, The Netherlands

www.cyclelogistics.eu



Wollen Sie Aktuelles über das Projekt „Ich ersetze ein Auto“ erfahren oder sind Sie als Kurier- und Logistikunternehmen bzw. als selbstständiger Kurier an einer Teilnahme im Rahmen dieses Projekts der nationalen Klimaschutzinitiative interessiert?

Dann besuchen Sie uns gerne auf unserer Homepage:
www.ich-ersetze-ein-auto.de



„Ich ersetze ein Auto“ ist ein Projekt des Instituts für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR).

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit



DIE BMU
KLIMASCHUTZ-
INITIATIVE

Weltweit steigt der Bedarf an Kurier- und Expressleistungen in den Städten kontinuierlich an. Die notwendigen Fahrten werden größtenteils von herkömmlichen Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren unternommen. Als Baustein zur Erreichung der Klimaschutzziele und eines umweltfreundlicheren Stadtverkehrs dient der Einsatz von emissionsfreien, sauberen und leisen Alternativen.

Elektro-Lastenräder haben das Potenzial, diese Kriterien in Branchen wie dem städtischen Kurierdienst zu erfüllen. Sie ermöglichen eine höhere Zuladung und Liefergeschwindigkeit als nichtmotorisierte Lastenräder. Als Wettbewerber im Markt um Autokurieraufträge helfen sie, Emissionen im Verkehr zu reduzieren.

Im städtischen Raum
könnten bis zu

85%

der Autokurierfahrten durch
Elektro-Lastenräder
ersetzt werden.

Quelle: Ergebnis des Projekts BentoBox

Hintergrund

„Ich ersetze ein Auto“ ist ein Projekt zur Bewertung des Potenzials von Elektro-Lastenrädern für Citylogistik und Klimaschutz.

Das Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Berlin koordiniert den Einsatz der Fahrzeuge gemeinsam mit städtischen Kurier- und Expressdiensten sowie Fahrzeug-Herstellern. 40 Elektro-Lastenräder werden im Rahmen des Projekts in die tägliche Auslieferung von Kuriersendungen in sieben deutschen Großstädten integriert. Gefördert wird das Pilotprojekt durch das Bundesumweltministerium im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative.

„Ich ersetze ein Auto“ mobilisiert die Aufmerksamkeit der städtischen Bevölkerung sowie der Kunden von Kurier- und Expressdiensten. Das Projekt schafft das Bewusstsein für eine klimafreundliche Form der Citylogistik und eine starke Alternative im Bereich des Güter- und Wirtschaftsverkehrs.

Projekt-Idee

Durch den Einsatz von Elektro-Lastenrädern bei Kurier- und Expressdiensten zeigt „Ich ersetze ein Auto“ einen innovativen Weg, umwelt- und gesundheitsschädliche Emissionen im städtischen Verkehr zu reduzieren.

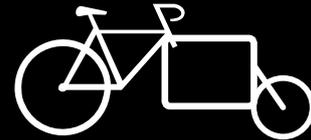


Vorgehen

Der praktische Einsatz der Elektro-Lastenräder beginnt im Sommer 2012 für 24 Monate. Über 100 Kuriere in Berlin, Hamburg, München, Düsseldorf, Bremen, Leipzig und Nürnberg nutzen im Rahmen ihrer täglichen Kurierarbeit ein Elektro-Lastenrad.

Um das Potenzial der Fahrzeuge zu bewerten, werden Auftragsdatensätze der Kurierunternehmen untersucht und Routenverläufe einzelner Sendungen analysiert. Zudem wird über Befragungen von Kurierinnen und Kurieren, Technikerinnen und Technikern, Einsatzleitenden und Firmenkunden die Akzeptanz von Elektro-Lastenrädern bewertet.

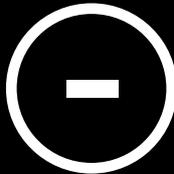
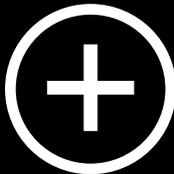
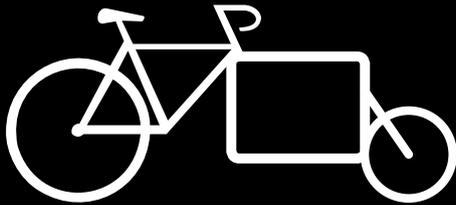
40



24

MONATE

< CO₂



Fragestellungen

Wie geeignet sind Elektro-Lastenräder zur Reduktion von CO₂-Emissionen und umweltbelastendem Verkehrsaufkommen in Großstädten?

Welche Streckenanteile von Autokurierfahrten können von Kurieren mit Elektro-Lastenrädern übernommen werden?

Welche Treiber und Hemmnisse beeinflussen den Umstieg auf ein Elektro-Lastenrad aus Sicht der selbstständigen Kuriere?

Zielgruppe

Das Projekt richtet sich gleichermaßen an Auto- und Fahrradkuriere. Die elektrische Unterstützung der Projektfahrzeuge und eine potenzielle Einsparung von bis zu 98 Prozent der Verbrauchskosten machen es für **Autokuriere** zu einer interessanten Alternative, auf ein Elektro-Lastenrad umzusatteln.

Fahradkuriere können durch die Unterstützung des mit regenerativer Energie betriebenen Elektromotors schwerere Lasten über weitere Entfernungen als bislang transportieren. Somit treten sie in Wettbewerb mit herkömmlichen Kraftfahrzeugen um lukrativere Sendungen.





Hersteller	urban  Urban e MSC GmbH, Berlin www.urban-e.com
Antrieb und Akku	250 Watt Radnabenmotor im Vorderrad 16 Ah Akku
Elektrische Reichweite	bis 90 km
Geschwindigkeit	bis 25 km/h elektrisch unterstützt
Transportbox	Standard-Box: 78 x 48 x 47 cm L/B/H Maxi-Box: 78 x 68 x 53 cm L/B/H
Zuladung	bis 100 kg
Anzahl Fahrzeuge im Projekt	40

Beteiligte Express- und Kurierdienstleister

Zahlreiche Partner bringen „Ich ersetze ein Auto“ in Bewegung. In folgenden Städten können Sie bei den am Projekt beteiligten Kurier- und Expressdiensten bereits ihre Sendungen per Elektro-Lastenrad transportieren lassen:

Berlin		Tel. 030 2355000
Bremen		Tel. 0421 77766
Düsseldorf		Tel. 0211 1799610
Hamburg		Tel. 040 291919
Leipzig		Tel. 0341 649460
München		Tel. 089 45235360
Nürnberg		Tel. 0911 36660