

VCS | MAGAZIN

FÜR ZEITGEMÄSSE MOBILITÄT



Dossier Einkaufsverkehr
**Wenn der Einkauf
Velo fährt**



© myamsterdambike.com

14 Dossier

Braucht man ein Auto für Hund, Kind und Kegel, Grosseinkauf oder Warentransport? Wir präsentieren Alternativen.



© Daniel Ammann



© Kostas Maros

8 Gotthard

In den Agglomerationen sind 17 000 Fahrzeuge täglich – wie am Gotthard – an der Tagesordnung. Doch dort leben Menschen. Wir stellen vier von ihnen vor.

12 Corinne Schroff

Die Kinderbuchillustratorin zeichnet für den VCS einen Schulweg-Comic. Wir treffen sie in Zürich, wo sie uns ihre Arbeiten zeigt.

Titelbild: Wohin mit den Einkäufen? Wir stellen Alternativen zum Kofferraum vor. (© Fabian Lütolf)

Das VCS-Magazin für zeitgemässe Mobilität Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 5-mal jährlich. **Redaktionsadresse:** VCS, Postfach 8676, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 58; E-Mail: magazin@verkehrsclub.ch). **Redaktion:** Stefanie Stäubli (sts), Jérôme Favre (jfa). **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser (G). **Insertate:** Markus Fischer (Tel. 031 328 58 38, Fax 031 328 58 99; E-Mail: insertate@verkehrsclub.ch). **Grafik:** www.muellerluetolf.ch. **Druck, Versand:** Ziegler Druck, Winterthur. **Papier:** Charaktersilk, 100% Recycling. **Auflage:** 79 000 (deutsch 63 500; französisch 15 500). Die Doppelnummer Ferien/Reisen erscheint am 4. Juni 2015. **Insertionsschluss:** 20. April 2015. **Allgemeine Auskünfte:** Tel. 031 328 58 58

Diese Zeitschrift wird in einer umweltverträglichen Polyethylenfolie verschickt. Diese schneidet im Ökovergleich gleich gut ab wie Recyclingpapierhüllen. Hingegen bietet eine Papierhülle weniger Schutz und führt so häufiger zur Beschädigung von Zeitschriften.

GEDRUCKT IN DER SCHWEIZ



AKTUELL

- 6 **Nachruf**
Anne Cuneo ist gestorben
- 7 **VCS aktiv**
Jetzt Velo-Initiative unterschreiben!
- 8 **Gotthard**
Der Club der 17 000
- 11 **Auto**
Reifen für Lärmgeplagte
- 12 **Walk to school**
Corinne Schroff zum Schulweg-Comic
- 14 **Dossier**
Einkaufen ohne Auto
- 26 **Hier & dort**
Asien und die Hochgeschwindigkeitszüge

REISEN

- 28 **Velotour**
Von Zürich ins Domleschg
- 31 **Ausflugstipp**
Unsere kleine Farm im Jura
- 32 **Bahnreise Österreich**
Dampfzüge und Kaiserschmarrn

ANSICHTEN

- 36 **Leserbriefe**
- 37 **Porträt**
Mit Stephan Steiner im SBB-Industriewerk

REGIO

- 39 **Berichte aus den VCS-Regionen**

SERVICE

- 44 **VCS-Boutique**
- 45 **Mitgliederangebote**
- 48/56 **Via verde Reisen**
- 51 **Verkehrs-Rechtsschutz**
- 52 **Rätsel/Cartoon**
- 53 **Wettbewerb**
- 50/54 **Kleininserate**



Wenn der Einkauf

Von Stefanie Stäuble

Braucht man ein Auto zum Einkaufen? Wir fragen nach. Und schauen neidisch nach Europa, wo die Behörden neuerdings auf Transportvelos setzen.



© www.ich ersetze ein auto.de

Velo fährt

Michèle Baumgartner schiebt gerade den Einkaufswagen zu ihrem Kombi. Darin zwei Einkaufstaschen, Mineralwasser und ein Harass Bier. Bei meiner kleinen Umfrage auf dem Parkplatz des Coop Sulgenau in Bern meint sie auf meine Frage, warum sie mit dem Auto einkauft: «Ich habe zwei halbwüchsige Söhne, die essen für zehn. Wenn ich die Sachen ohne Auto nach Hause schleppen müsste, wäre das ein extremer Aufwand für mich.»

Bei der letztjährigen Leserumfrage des VCS-Magazins gaben 49 Prozent der antwortenden VCS-Mitglieder an, ihr Auto in der Freizeit zu nutzen, gefolgt vom Einkaufen (47 Prozent) und Ferien (38 Prozent). Hingegen brauchen nur 19 Prozent der Befragten das Auto für den Arbeitsweg.

Michael Adler teilt den weitverbreiteten Glauben nicht, beim Einkaufen für einen Mehrpersonenhaushalt sei man auf ein Auto angewiesen: «Mit meinen zwei grossen Ortlieb-Taschen am Gepäckträger transportiere ich den Wochenendeinkauf für meine vierköpfige Familie», meint der Chefredakteur des «fairkehr», dem Magazin für umweltfreundliche Mobilität.

Warum entscheiden sich Leute für das Auto? Die dänische Soziologin Malene Freudendal-Pedersen nennt «strukturelle Geschichten» als Grund: «Das sind automatische Erklärungen bestimmter gesellschaftlicher Standards wie «wenn man Kinder hat (oder zum Einkaufen), braucht man ein Auto». Es sind nicht bloss Ausreden, denn manchmal ist es ja wirklich praktisch, ein Auto zu haben. Aber es werden Tatsachen geschaffen, oft ohne dass man bereits Erfahrungen gesammelt hat.»

Lieferung mit Muskelkraft

Ob wir die Einkäufe mit dem Auto, dem Velo oder zu Fuss erledigen, hat einen grossen Einfluss auf die Umweltbilanz des Einkaufs (siehe Grafik nächste Seite). Und diese Verkehrsmittelwahl hängt wesentlich vom Standort eines Geschäfts ab, wie Ulla Rasmussen vom VCÖ, dem österreichischen VCS, betont. «Zu einer Supermarktfiliale, die sich am Ortsrand befindet, kommen 92 Prozent der Einkaufenden mit dem Auto, zur Filiale derselben Kette im Ortskern sind es nur 34 Prozent. Bei zentral gelegenen Filialen in grösseren Städten ist der Autoanteil noch geringer: Diese Filialen werden von 60 bis 90 Prozent der Kundschaft zu Fuss besucht.»

Deshalb setzt sich der VCS dafür ein, dass bei neuen Einkaufszentren der Anschluss an den öffentlichen Verkehr gewährleistet ist und ein gutes Mobilitätskonzept ausgearbeitet wird. Dass etwa das Shopping-Center Sihlcity einen Velo-Hauslieferdienst hat, ist dem mit dem VCS Zürich ausgehandelten Fahrtenmodell zu verdanken: Weil das Zentrum selber grösstes Interesse daran hat, wenig Autofahrten zu erzeugen, kann

Die Hälfte aller städtischen Warentransporte könnte aufs Velo verlagert werden.

man seine Einkäufe aus den Sihlcity-Geschäften für Fr. 8.– pro Lieferung innerhalb der Stadt Zürich nach Hause oder ins Büro liefern lassen. Der soziale Lieferdienst Züriwerk bringt die Ware gut verpackt im Transportanhänger, dem ein Elektrovelo vorgespannt ist, bis zur Tür.

Ab in die Velokiste

Hierzulande sieht man noch kaum Transportvelos, doch in vielen europäischen Städten gehören sie zum Stadtbild. In Kopenhagen etwa sind geschätzte 40 000 Cargovelos unterwegs. Anders als die politische Schweiz fördert die EU mit dem Forschungsprojekt «Cyclelogistics» Initiativen in Städten wie Cambridge, Prag oder San Sebastian, die den geschäftlichen und privaten Warentransport aufs Transportvelo verlagern.

Auch beim persönlichen Einkauf ist vieles möglich, wie die Cyclelogistics-Studie zeigt, die in elf EU-Ländern durchgeführt wurde. «Im Durchschnitt könnten 51 Prozent aller städtischen Auto- oder Lastwagenfahrten, die mit Warentransport zu tun haben, aufs Fahrrad verlagert werden», sagt Karl Reiter

von der Forschungsgesellschaft Mobilität, der die Studie koordiniert hat. «Würde nur eine von 1000 Fahrten in allen europäischen Städten statt mit dem Auto mit dem Rad durchgeführt, könnten bereits 15 000 Tonnen Treibstoff und 37 000 Tonnen CO₂ eingespart werden», haben Reiter und sein Team berechnet.

«Heute glauben viele Menschen, beim täglichen Einkauf auf das Auto angewiesen zu sein. Neben der Bewusstseinsbildung sind Investitionen in die Infrastruktur notwendig: bessere Geh- und Radwege, aber auch sichere und komfortable Abstellanlagen für Fahrräder bei Wohnhäusern, Geschäften und Betrieben», so Reiter.

In der Schweiz steht das Thema derzeit nicht auf der politischen Agenda. Pläne, die dem Cargovelo Schub verleihen würden? Fehlanzeige – dazu fehlt momentan noch die Rechtsgrundlage. Die Veloförderung ist nämlich nicht auf Bundesebene, sondern in den Kantonen geregelt. Erst, wenn die Velo-Initiative vom VCS, zusammen mit Pro Velo und weiteren Organisationen, an der Urne durchkommt (siehe Seite 7), wird die

Veloförderung in die Bundesverfassung aufgenommen, und solche Förderprojekte werden möglich.

Aktiv geworden ist man in der grössten Schweizer Stadt: Dort entwickelt die Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) mit der Stadt Zürich und weiteren Partnern ein innovatives Angebot für den urbanen Gütertransport. «Wir untersuchen etwa, welchen Effekt die Bündelung von Sendungen verschiedener Logistikdienstleister oder der Einsatz von alternativen Fahrzeugen wie Lastenvelos haben», sagt Helene Schmelzer von der ZHAW. Dass Zürich eine Vorreiterrolle einnimmt, liegt darin, dass die Stadt besonders unter Verkehrsengpässen leidet. Für Lieferanten und ihre Kundschaft entstehen Verzögerungen bei der Zustellung und Abholung der Güter und eine eingeschränkte Erreichbarkeit, gerade im Innenstadtbereich. «Die allermeisten Städte bieten bisher keine Anreize, die den Lastenverkehr per Velo fördern würden», so Helene Schmelzer. «Ein Einfuhrverbot in die Innenstadt oder eine City-Maut wie in London würde das schlagartig ändern.»

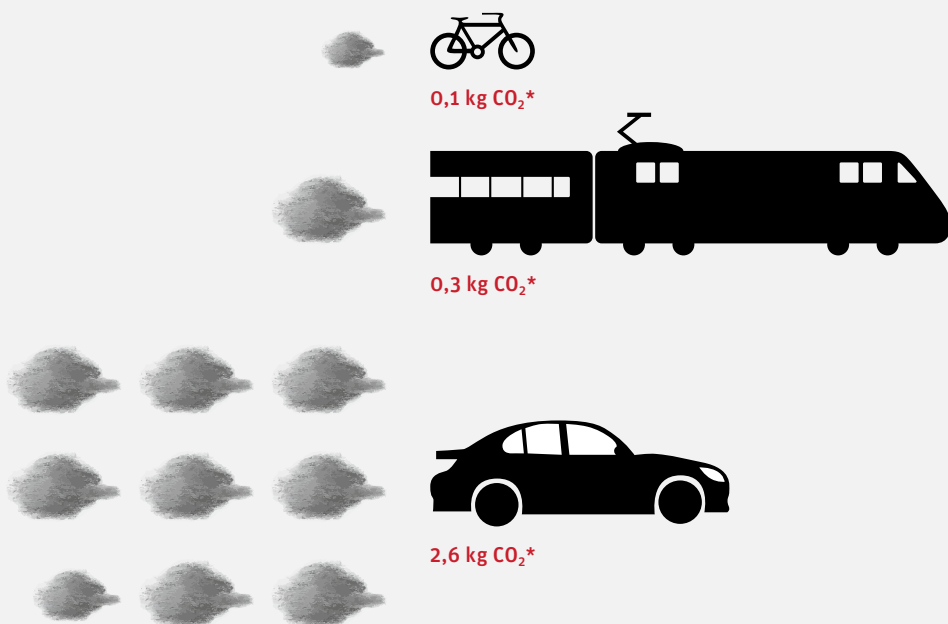
Basel hat den Anfang gemacht. Anfang 2015 wurde die Innenstadt autofrei. Seither haben die Transportaufträge für Velokuriere um 20 Prozent zugenommen. Die beiden Kurierdienste springen mit Cargovelos ein, wenn ab 11 Uhr nicht mehr mit Lastwagen oder Autos in die Innenstadt geliefert werden darf. Ob Express-Sendungen für die Post, Chemieproben für Novartis oder Lebensmittel für Restaurants – das Kuriergeschäft floriert in der Stadt am Rheinknie.

Alternative zum Kofferraum

Immerhin unterstützt der Bund mit seinem im UVEK angesiedelten «Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität» den Aufbau einer Velologistik-Plattform: den 2012 gegründeten Verein Velo-Lieferdienste Schweiz VLD. Er vereinigt die verschiedenen Velohauslieferdienste unter einem Dach und ist Ansprechstelle für involvierte und interessierte Akteure. In der Westschweiz kommt er unter Markenzeichen wie «Dring Dring» oder «Caddie-Service»

CO₂-Vergleich: Einkaufsfahrt vom Geschäft nach Hause

(Supermarkt am Ortsrand, hin und zurück total 10 km)



*inklusive Herstellung des Fahrzeugs



Auf dem Schweizer Markt sind Transportvelos momentan noch ein seltener Anblick.

In Lausanne und Yverdon bringt der Hauslieferdienst Dring Dring die Einkäufe heim zur Kundschaft.

daher, in der Deutschschweiz steht auf den Veloanhängern «Züriwerk bringt's» oder «Voilà Aarau». Emissionsfreie Hauslieferdienste haben in 21 Schweizer Städten Einzug gehalten. In Burgdorf etwa, Pionierstadt und Klassenprimus, hat sich die Zahl der jährlichen Lieferungen seit der Gründung 1997 von 4000 auf 30000 erhöht. «Schweizweit kommen rund 150000 Lieferaufträge pro Jahr zusammen», sagt Samuel Schmidiger von der Büro für Mobilität AG, die im Mandat die Geschäftsleitung des VLD abwickelt. «Der VLD fördert die Entwicklung des Angebots an neuen Orten. Einige sind auf Initiative von sozialen Institutionen, Velokurieren und vor allem Städten in Planung. So hat in Bern der Gemeinderat den Auftrag erhalten, ein Konzept zur Umsetzung vorzulegen.»

Fast alle Lieferdienste kosten ein paar Franken. Einzig im Einkaufszentrum Freiburg-Centre-Manor kann man am Stand von «Cabamobil» seine Einkäufe gratis deponieren. Die Angestellten von «Cabamobil» sind alle auf Arbeitssuche – wie auch bei ähnlichen Projekten in Burgdorf oder Liestal. «Die Dienstleistung soll ihren Preis für die Kundinnen und Kunden haben», erklärt Samuel Schmidiger. «Wichtig ist jedoch auch, dass die betei-

ligten Detailhändler das Angebot prominent im Laden präsentieren, etwa an der Kasse und beim Kundendienst – dann stimmen auch die Zahlen.»

Aus Sicht der Lieferservices sei die Hauslieferung von täglichen Einkäufen oft nur eins von mehreren Tätigkeitsfeldern, und oft wenig lukrativ, so Samuel Schmidiger weiter. «Doch an vielen Orten ist es ein gutes Sozialprojekt und hat einen positiven Effekt auf die lokale Wertschöpfung. Detailhandel, Innenstadtvereinigungen und Städte bieten damit eine Alternative zum Kofferraum und laden die Leute ein, ihre Einkäufe zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV zu machen – und übernehmen ihre Verantwortung für mehr Lebensqualität.»

Wichtig ist aus Sicht des VLD und der Lieferservices, den Blickwinkel zu erweitern und die regionale Logistik gesamt anzuschauen. Samuel Schmidiger: «Mit dem Onlinehandel und «Just-in-Time»-Lieferungen haben sich die Konsumgewohnheiten stark geändert. Zudem müssen die Städte besonders für ihre Innenstädte Lösungen für den Transportverkehr suchen.»

Ideenfrühling

In Biel liefert ein Bäcker seine Ware mit dem Transportvelo aus, weil seine Lehrlinge oft noch gar nicht Auto fahren dürfen. Der Express-Kurierdienst Swissconnect arbeitet mit allen Schweizer Velokurieren zusammen – Sendungen sind also auch von Stadt zu Stadt möglich und werden von den Velokurieren zum Zug gebracht und am Zielbahnhof wieder abgeholt. In der autofreien Siedlung Oberfeld in Ostermundigen verkauft ein Biobauer einmal die Woche sein Gemüse. Und sogar der schwedische Möbelriese liefert nach Hause – per Transporter oder Paketversand bis 35 Kilogramm. Das bewährte Stammtischargument «soll ich etwa mein Billy-Regal mit dem Velo transportieren, wie diese Grünen das fordern?», hält nicht mehr Stand.

Auf den folgenden Seiten stellen wir Pionierinnen und Pioniere im In- und Ausland vor, zeigen, worauf man beim Kauf eines Transportvelos achten muss, und fragen Coop und Migros nach ihren Projekten für einen ökologischeren Einkaufsverkehr. ■

Die letzte Meile

Die Kurierfirma «Outspoken delivery» – mit mehr als 200 fixen Kunden und mehr als 150 000 Kilometern pro Jahr die grösste ihrer Art in Grossbritannien – ist eng mit der Universitätsstadt Cambridge verbunden. Sie wurde 2005 gegründet, mittlerweile radelt man auch in Glasgow und London. Auch hier geht es um die «letzte Meile»: Waren werden am Stadtrand abgeholt und in der Innenstadt emissionsfrei zugestellt. «Mit unseren Lastenrädern und Anhängern stellen wir auch Zeitschriften zu. Wir liefern pro Monat 15 000 Magazine an über 400 Standorte aus», sagt Gary Armstrong.

In London war «Gnewt logistics» (Gnewt = Green new transport) der erste Lieferservice mit Transportvelos. Im



Rahmen des EU-geförderten Projekts «Last Mile Logistics» wollen nun auch andere Unternehmen ab Mitte 2015 Lastenräder einsetzen, um Waren in der Stadt weiterzuverteilen, die am Bahnhof Euston ankommen.

Interessant ist, dass in England immer noch hauptsächlich Transportvelos ohne Elektroantrieb eingesetzt werden, da elektrifizierte Lastenvelos Nummernschilder haben müssen und somit auch Strafzettel bekommen können. ■

Kleine Königinnen

Die Firma La Petite Reine (die kleine Königin, so wird das Velo auf Französisch genannt) stammt ursprünglich aus Paris. Auch in Lyon, Bordeaux, Rouen und Dijon ist der Lieferservice mit insgesamt 80 Cargovelos, 15 Elektroautos und einer Million Lieferaufträgen pro Jahr die grosse Nummer im emissionsfreien Liefergeschäft.

In Genf wird der Lieferservice seit 2008 unter dem Namen Ecomotrice SA betrieben. Das Unternehmen hat nebst 20 Cargo-Dreirädern, die Frachten bis 150 Kilo-

gramm transportieren, ein Dutzend Erdgasfahrzeuge in seiner Firmenflotte und beliefert vor allem die Region Genf. Gemeinsam mit «Vert chez vous» (siehe rechte Seite) bietet das Unternehmen auch längere Liefertouren über 150 Kilometer an.

Ecomotrice-Gründer Gérard Valeri wurde 2007 durch ein Foto auf die originellen Dreiräder aufmerksam und traf daraufhin deren Erfinder. Valeri setzt heute nebst dem Warentransport auch auf die Zusammenarbeit mit Express-Kurierdiensten, auf die Vermietung der Dreiräder für Events und auf den Verkauf von Werbeflächen. Er plant, seine Aktivitäten auf die ganze Schweiz auszudehnen. ■

Saubere Strassen

Dass auch die Kommunalpolitik mit gutem Beispiel vorangehen kann, zeigt Graz, wo seit einiger Zeit Lastenräder für die innerstädtische Strassenwartung im Einsatz sind.

Zudem belohnt das Grazer Umweltamt die Anschaffung von Cargovelos finanziell: Bis zu 1000 Euro erhalten Unternehmen, Institutionen und seit neuem auch Hausgemeinschaften beim Kauf. «Die steigenden Fördergesuche zeigen, dass es sich für immer mehr Betriebe lohnt, ein solches Fahrrad zu beschaffen», sagt Umweltstadträtin Lisa Rücker. «Die Lastenräder sind nicht nur leise und feinstaubfrei, sondern auch mit sehr viel Liebe gestaltet, sie bringen Farbe und ein positives Lebensgefühl in die Stadt und sind nebenbei die sanfteste Form einer effektiven Citylogistik.»



Gelungene Transportvelo-Kampagne

Der VCD trifft mit seinem Projekt «Lasten auf die Räder!» den Nerv der Hauptstadt. «Der Transport mit dem Lastenfahrrad wird für immer mehr Deutsche zur umweltfreundlichen Alternative zum Auto», sagt Projektmanager Arne Behrens. «Lastenräder haben das Zeug dazu, zu einem der Trends 2015 zu werden. Hier in Berlin prägen sie in einigen Vierteln schon das Stadtbild.»

Unternehmen, Gemeinden und Medien zeigen grosses Interesse am VCD-Projekt. «Unser Onlineportal www.lastenrad.vcd.org bietet umfassende Infos rund um Beschaffung, Betrieb und Branchenlösungen. Viele Firmen könnten einen Teil ihrer Transporte auf Lastenräder umstellen», so Behrens. «Vor allem innerstädtisch sind sie oft preiswerter, schneller und umweltfreundlicher als ein Auto oder Lieferwagen.» ■



© Aleksander Stora/VCD



© www.eltis.org

Das Grazer Umweltamt unterstützt auch den Verein zur Förderung von Lastenrädern, der seit Juli 2014 einen kostenlosen Transportveloverleih in Graz anbietet. Im Schnitt wird das Elektro-Cargovelo mehr als einmal pro Tag ausgeliehen. Der Transport einer Waschmaschine durch das Stadtgebiet sei bisher die grösste Herausforderung gewesen und problemlos gemeistert worden. ■

Von der Seine aufs Velo

Ein grosses Potenzial zur Vermeidung von LKW-Fahrten gibt es in den Städten: Mithilfe von Güterverteilzentren am Stadtrand können Transporte gebündelt werden. Die Feinverteilung in der Innenstadt erfolgt dann schadstofffrei.

Wie in Paris, wo die Lieferfirma «Vert chez vous» Frachten bis zu 200 Kilogramm transportiert; neuerdings ist sie auch in anderen französischen Städten aktiv. Mit dem Verteilmodell «Bateau + Vélo» kombinierte das Unternehmen erstmals ein Schiff auf der Seine mit Elektro-Cargovelos, die mehrmals täglich fünf Anlegestellen anfahren, dort ihre Ladung entgegennahmen und die Pakete auslieferten. «Vert chez vous» hat das Modell momentan sistiert, will aber mit einer verbesserten Lösung wieder einsteigen.

Auch «The Green Link» ist in Paris mit E-Transportvelos unterwegs. Kunden sind unter anderem die Société Générale und das Logistikunternehmen TNT. ■



© Vert chez Vous

«Wir erhielten positives Feedback»

Von Bruno Angeli **Das Transportvelo, auch Cargobike genannt, hat sich – nicht zuletzt dank der Elektromotorunterstützung – zu einer echten Alternative zum Auto entwickelt. Familie Krähenbühl aus Schliern bei Köniz hat gute Erfahrungen gemacht.**

Das Transportvelo schliesst die Lücke, bei der das normale Velo zu klein, das Auto aber eigentlich zu gross und unflexibel ist. Mit einem Transportvelo kommt man in der Stadt zügiger voran als im Auto. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit beim Auto beträgt innerstädtisch je nach örtlicher und zeitlicher Situation zwischen 20 und 30 km/h. Rechnet man beim Transportvelo mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km/h sowie der Möglichkeit, Abkürzungen wie Velowege durch Parkanlagen zu nutzen, ist das Transportvelo dem Auto überlegen. Das Verhältnis kehrt sich erst auf längeren Überlandstrecken um.

Familie Krähenbühl aus Schliern bei Köniz hat vor einigen Jahren das Transportvelo für sich entdeckt. Als 2009 der zweite Sohn zur Welt kam, stellte sich die Frage nach einem geeigneten Transportmittel. Die Familie lebt bewusst autofrei, ein Velo drängte sich auf. Durch Zufall kamen sie zu ihrem Transportvelo, erinnert sich Sandra Krähenbühl: «Mein Mann Roger und ich stiessen an einer Messe auf das Bakfiets (niederlän-

disch für Kistenrad). Nach einer Probefahrt war klar: Einmal Bakfiets, immer Bakfiets», begeistert sie sich noch heute. «Mit dem Bakfiets konnten wir mit zwei Kindern und dem Einkauf perfekt von A nach B gelangen.» Die Kinder mit einem Bakfiets anstatt mit dem Auto in den Kindergarten zu bringen, sei nicht nur cool, sondern kombiniere Spass mit Fitness und schone die Umwelt.

Mit oder ohne Elektromotor?

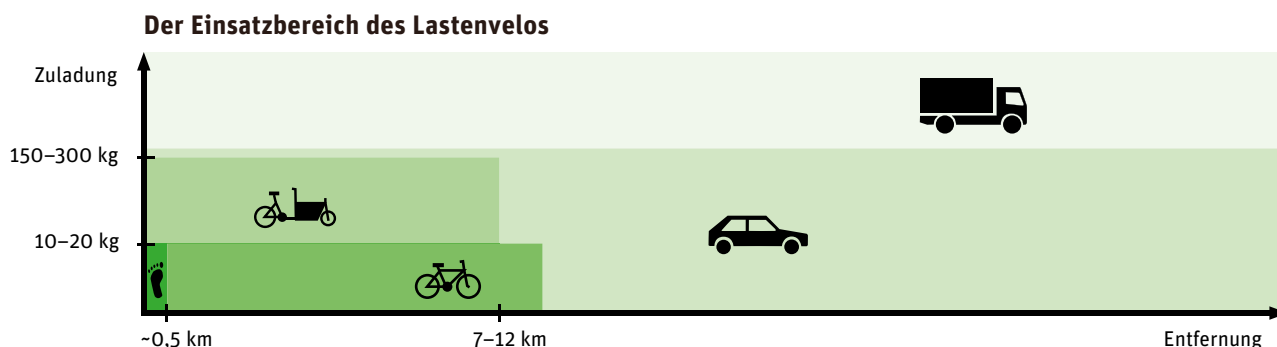
Krähenbühls entschieden sich für ein Transportvelo mit Elektromotor. «Da wir am Hang wohnen, war für uns die Elektromotorunterstützung wichtig. Das Velo wiegt etwa 40 Kilogramm, dazu die Kinder und das Gepäck – eine Variante ohne Unterstützung war kein Thema.»

Der Fachmann für Lasten- und Kindertransport auf zwei Rädern, Sjoerd van Rooijen, ist der Meinung, dass eine elektrische Treithilfe gerade in der Stadt ihre Eigenschaften voll ausspielen kann. «Mit einem elektrifizierten Bakfiets fährt man ohne Probleme an stehenden Kolonnen vorbei.» Der Eigentümer der Firma Dou-

ble Dutch mit Sitz in Frauenfeld ist auch Importeur von Transporträdern. Er ist überzeugt, dass das Transportvelo dem Veloanhänger überlegen ist. Einspurige Cargobikes wie das Bakfiets oder das Urban Arrow böten aus sozialer Sicht gegenüber einem Kinderanhänger Vorteile. So sei eine Konversation mit den kleinen Passagieren im Bakfiets jederzeit möglich. «Im Bakfiets haben die Eltern die Kinder im Blick und können bei Bedarf sofort einschreiten – nicht so beim Anhänger. Zudem sehen Kinderaugen aus dem Anhänger nur Autofelgen, Auspuffrohre, das rote LED-Licht vom Zugfahrzeug oder das Gesäss der Eltern – keine schöne Aussicht!»

Vergleichsweise günstig

Die Anschaffungskosten von Krähenbühls Bakfiets beliefen sich auf 4500 Franken. «Nach einem Jahr kauften wir einen zusätzlichen Akku und für Regentage ein Wetterzelt», erzählt Sandra Krähenbühl. Dennoch: Mit einem Transportvelo spart man im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln viel Geld. Die



Quelle: «Leitfaden Lastenräder einsetzen» (Christof Hertel und Merja Spott), www.nrvp.de



Familie Krähenbühl über ihr Transportvelo: «Das perfekte Fortbewegungsmittel mit kleinen Kindern und zum Einkaufen.»

Beschaffungskosten sind deutlich geringer als jene für ein Auto. Die Kosten für Benzin oder Diesel fallen ganz weg, Steuern und Versicherungsgebühren müssen keine bezahlt werden, und Parkgebühren bleiben aus. Auch für Unterhalt, Wartung und Reparaturen muss man weniger budgetieren als für ein motorisiertes Fahrzeug. Für den jährlichen Check beim Velomechaniker gibt Familie Krähenbühl 70 Franken aus.

Krähenbühls fahren beide mit dem Velo zur Arbeit. Das Velo sei ihr Hauptverkehrsmittel, so Sandra Krähenbühl. «Wir benötigen mit dem E-Bike eine Viertelstunde für die sieben Kilometer zum Dalmaziquai in Bern. Das Velo kombiniert Flexibilität mit Gratistraining – für uns perfekt!» In Bern führen die beiden eine Praxis für Gesundheits-

und Trainingstherapie. Ihr Transportvelo ist ein echter Hingucker mit Werbeeffekt.

Ein- oder Zweispurig?

Beim Modell, das Krähenbühls wählen, handelt es sich um ein einspuriges

Transportvelo mit zwei Rädern. Es lässt sich wie ein normales Velo fahren und ist schmaler und wendiger als ein zweispuriges Fahrzeug. Zweispurige, also dreirädrige Fahrzeuge benötigen in der Regel eine kurze Umgewöhnungszeit. Dass kein Gleichgewicht gehalten werden muss, kann zu Beginn zu Irritationen führen. Die Sicherheit scheint gerade für den Kindertransport bei zweispurigen Transportvelos höher zu sein, da ein Umkippen nahezu ausgeschlossen ist. Einspurige Fahrzeuge behelfen sich hier mit einem guten Ständer. Beim Bakfiets, dem trendigen Bullit aus Dänemark, oder etwa dem Transport-E-Bike Load ist dies der Fall.

Heute können die Kinder selber Velofahren, und so haben Krähenbühls ihr geliebtes Transportvelo vor Kurzem verkauft. «Über Verkaufsplattformen im Internet hatten wir innert einer Woche drei Interessenten. Der Verkaufspreis war nach sechs Jahren in Ordnung, obwohl die Abschreibung bei über 50 Prozent lag», sagt Sandra Krähenbühl. Ihr Fazit nach mehreren Jahren Transportveloerfahrung: «Das Transportvelo ist das perfekte Fortbewegungsmittel mit kleinen Kindern und zum Einkaufen.» ■

schützt. Das Fahrverhalten blieb unverändert. Man sollte die Kurven bei Regen aber etwas vorsichtiger nehmen.

Wie bewegt man sich generell im Verkehr?

Das Bakfiets ist mit einer Harley vergleichbar. Man nimmt es gemütlich.

Die Reaktionen der anderen Verkehrsteilnehmenden?

Wir erhielten sehr viel positives Feedback und begegneten vielen lachenden Gesichtern. Das Velo mit Elektromotorunterstützung wird oft wegen der höheren Geschwindigkeit unterschätzt. Somit gilt: Immer passiv fahren! Das Lustigste war, dass ich bergauf mit Einkauf und zwei Kindern schneller war als andere Velofahrende.

VCS-Magazin: Wie sieht es mit den Parkierungsmöglichkeiten für Transportvelos aus?

Sandra Krähenbühl: Da das Bakfiets über einen breiten Ständer verfügt, kann es überall, wo erlaubt, abgestellt werden.

Wie haben Sie zuhause die Abstellfrage gelöst?

Das Haus verfügt über einen grossen Velokeller, in dem wir eine Seitenwand nutzen konnten.

Wie fährt sich das Velo im Winter bei Schnee und Kälte?

Wir waren mit dem Bakfiets aus Sicherheitsgründen nie bei Schnee unterwegs.

Und bei Regen?

Mit dem Wetterzelt waren die Kinder ge-

Smart zum Lastenvelo

Von Eduard J. Belsler

Ausgehend von den Veloländern Holland und Dänemark erobert ein vielfältiges Angebot an Lastenvelos zunehmend auch die Schweizer Strassen. Einige Tipps vor dem Kauf.

Die Kinder sitzen mit Gurten gesichert im Lastenvelo, vorne auf den als Zubehör erhältlichen Sitzen – was ihnen sichtlich mehr Spass macht als im Anhänger und für die Erwachsenen die Kommunikation erleichtert. Die Transportbehälter sind in der Regel leicht vom sicheren Transport von Kindern auf jenen von Einkäufen umrüstbar.

Das hohe Leergewicht – rund 45 Kilogramm – macht einen Elektroantrieb schon bei kleineren Steigungen empfehlenswert. Die schweren, sperrigen Lastenvelos lassen sich kaum über Treppen tragen, passen bestenfalls in geräumige Lifte und benötigen einen grösseren Stellplatz. Lastenvelos sind recht teuer. Diesem Preis steht ein vergleichsweise hoher Wiederverkaufswert gegenüber.

Tipps zur Auswahl

- Vorsicht bei verlockenden, vermeintlich preisgünstigen Internetangeboten. Ein lokaler Servicepartner ist bei Transportvelos wichtig.
- Von einem Paket für den Selbstaufbau wird abgeraten. (Ausser Sie sind ausgebildeter Velomechaniker.)
- Vom Kauf von Transportvelos mit nachträglich verbauten Elektromotoren raten wir ebenfalls ab.
- Vorsicht bei der Wahl der Bremsanlage. Rollerbrakes reichen beim Gewicht eines Cargobikes oft nicht aus.
- Dreirädrige Transportvelos sind für Kitas und Fahrer geeignet, die nicht oft und nicht weit fahren.
- Achten Sie für den Kindertransport auf eine ausreichende Sitztiefe in der Kiste.
- Das Transportvelo sollte mit einer Kunststoffkiste ausgestattet sein, denn diese sind wetterfest.
- Der Akku kann auch mal leer sein. Achten Sie deshalb darauf, dass Ihr Wunschtransportvelo auch ohne Motor zu fahren ist (Freilauf).
- Eine leichte Entnahme des Akkus sollte möglich sein. Den Akku bei Kälte zuhause aufbewahren.

Bruno Angeli



Das Lastenvelo Urban Arrow in der Version «Family» mit Transportbehälter mit Kindersitzen.

Da die meisten Lastenvelos in den flachen Ländern Holland und Dänemark gebaut werden, fragt man allenfalls beim Velofachhändler für das Nachrüsten des Vorderrades mit einer wirksamen Scheibenbremse nach.

Bei Lastenvelos sollte man unbedingt auf einen tiefen Durchstieg und eine gute Nabenschaltung achten. Bei den Nabenschaltungen stehen preisgünstige 7- und 8-Gang-Naben, etwas teurere 11-Gang-Naben und in der Königsklasse die 14-gängige Rohloff-Nabe zur Wahl. Im mittleren Preisfeld liegt die besonders komfortable, stufenlose Nu-Vinci-Nabe. Kettenschaltungen sind ungeeignet, da sie sich nicht im Stand in die kleinste Übersetzung schalten lassen.

Das Angebot an Lastenvelos ist in den letzten Jahren grösser und vielfältiger geworden. Die holländischen Marken Bakfiets und Babboe haben sowohl zwei- als auch dreirädrige Modelle im Sortiment. Die dänische Traditionsmarke Christiaania setzt vor allem auf Dreiräder, bietet

aber auch ein zweirädriges Modell an. Das Lastenzweirad von Riese und Müller aus Deutschland ist der Firmenphilosophie entsprechend voll gefedert. Sogar in der Schweiz werden Transportvelos gebaut: Die Bike-Innovation GmbH produziert in Horw bei der Firma Joller Elektroantriebe. Beim Kauf eines Lastenvelos lohnt es sich auch, das Zubehörangebot der verschiedenen Hersteller zu vergleichen.

Das modular aufgebaute Lastenvelo Urban Arrow aus Holland mit stufenloser Nu-Vinci-Nabenschaltung und Bosch-Mittelmotor zeichnet sich durch einen tiefen Durchstieg aus und kann mit einer kräftigen Scheibenbremse vorne bestellt werden. Es ist in den Versionen «Family» mit Alu-Rahmen, Kindersitzen und optionalem Regendach, «Cargo» mit Ladefläche und als kürzeres «Shorty» mit Ladefläche über dem Vorderrad erhältlich. Mit Umbausätzen kann nachträglich zwischen den drei Versionen gewechselt werden. ■




Erzielen Sie 2,25% Zins mit einer Investition in die Energiewende

Die Obligationenanleihe des Schweizer Solarstromproduzenten Edisun Power Europe AG mit einer Laufzeit von acht Jahren und einer Verzinsung von 2,25% ist eine interessante und nachhaltige Investitionsmöglichkeit. Mit der Zeichnung der Anleihe (Zeichnungsfrist 22.6.15) leisten Sie einen wertvollen Beitrag zur Energiewende.

Weitere Informationen unter:
www.edisunpower.com
 Telefon +41 44 266 61 20
info@edisunpower.com



 urban transport
bike-innovation



Lastenfahrrad swiss made
www.bike-innovation.ch



DIVERSO
 Wolser & Rufer
 6372 Ennetmoos
 041 6107126
diverso.ch

Pashley
 Britannia
 Handmade
 in England

Die grösste Auswahl an **Transportvelos!**

Mehr als zwanzig Cargobikes von sieben Marken auf 200m² stehen bereit und können bei Velo Zürich ausgiebig getestet werden, damit Sie die richtige Wahl treffen und nach dem Kauf sagen können «Das war die beste Anschaffung, die wir je gemacht haben!» (Zitat unserer Transportvelo-Kundin Daniela V.)



riese und müller
 Gefedert radfahren.

VELO ZÜRICH
www.velo-zuerich.ch



Velo Zürich GmbH
 Flüelastrasse 47, 8047 Zürich
 044 491 92 93, info@velo-zuerich.ch
 Di-Fr 9-18:30, Sa 9-17



www.transportvelo.ch

Sparpotenzial beim Kundenverkehr

VCS-Magazin: Wie versuchen Sie, das Einkaufsverhalten Ihrer Kundenschaft positiv zu beeinflussen?

Urs Meier, Mediensprecher Coop: Die schnelle Erreichbarkeit des Einkaufsortes ist ein wesentlicher Faktor. Mit über 800 Supermärkten und 200 Pronto-Shops trägt Coop diesem Aspekt besonders Rechnung. Coop at home beliefert pro Tour mit seinen 3,5-Tonnen-Fahrzeugen bis zu zwölf Kunden pro Fahrzeug. Pro Tag werden maximal drei Touren gefahren. Dadurch, dass wir zwölf Kunden mit einem Fahrzeug beliefern, fahren nicht zwölf Kunden individuell mit ihrem eigenen Auto zum Einkaufen. Seit Ende 2014 liefert Coop at home in einem Pilotversuch mit einer Neuent-

wicklung der Firma TTT The Team Composite AG: Sie hat einen Anbau aus Carbon anstelle des viel schwereren Stahls, womit erstmals 1,5 Tonnen Waren mit einem 3,5-Tonnen-Lieferwagen transportiert werden können.

Wie viele Kundinnen und Kunden nutzen Coop at home?

Coop at home wächst jährlich im zweistelligen Prozentbereich. 2014 waren es rund 485 000 Lieferungen.

Haben Sie Lieferdienste per Velo oder Cargo-Bike?

Seitens Coop at home nicht. Aber in Zusammenarbeit mit dem Verein Velolieferdienste Schweiz (VLD) gibt es in verschie-

denen Städten wie Lausanne, Burgdorf, Aarau, Liestal und Luzern Velohauslieferdienste, welche in Coop-Verkaufsstellen ihre Dienstleistung anbieten. Coop unterstützt sie dabei mit Marketingmassnahmen, einer guten Platzierung in den Verkaufsstellen sowie teilweise mit einem Beitrag an die Lieferung.

Ist Carsharing ein Thema?

Coop hat sich an einer Studie beteiligt, um das Potenzial von Mitfahrgelegenheiten für Unternehmen und ihre Standorte zu ermitteln. Dabei haben wir 89 Standorte untersuchen lassen. Bei dem Standort mit dem meisten Potenzial wurde mit den Mitarbeitenden ein Pilotversuch durchgeführt. Die Umsetzung hat sich aufgrund des zu geringen Interesses der Mitarbeitenden als schwierig herausgestellt. Das Projekt wird deshalb vorerst nicht mehr weiterverfolgt.

Für Geschäftsreisen setzen wir auf eine Kombination aus Bahn und Carsharing. 2014 legten unsere Mitarbeitenden insgesamt 95 520 Strassenkilometer mit Fahrzeugen von Mobility zurück.

Ihre Einkaufsverkehrs-Vision für die Zukunft?

Coop wird auch den Kundenverkehr angehen, denn hier gibt es Sparpotenzial. Im Vergleich mit dem Güter-, Geschäfts- und Pendlerverkehr verursacht der Kundenverkehr einen erheblichen Teil der CO₂-Emissionen bei Coop, obwohl der Einkaufsverkehr gesamthaft gesehen nur 13 Prozent des Verkehrs ausmacht. Coop ist die einzige Detailhändlerin der Schweiz, die dem Förderprogramm «Mobilitätsmanagement in Unternehmen» von Energie Schweiz beigetreten ist. Wir wollen unsere Kundenschaft motivieren, das Velo, die öffentlichen Verkehrsmittel oder einen Velo-Hauslieferdienst von und zu unseren Supermärkten zu nutzen. In einem Pilotprojekt haben wir verschiedene Massnahmen getestet. ■



Interview: Stefanie Stäuble

Coop und Migros sind die zwei Detailhandelsriesen der Schweiz. Dementsprechend gibt es eine enorme Anzahl Kundenfahrten zu ihren Filialen. Was tun sie, um diese positiv zu beeinflussen? Das VCS-Magazin hat nachgefragt.

VCS-Magazin: Wie versuchen Sie, das Einkaufsverhalten Ihrer Kundenschaft positiv zu beeinflussen?

Christine Gaillet, Mediensprecherin Migros: Über vier Fünftel aller Filialen sind zu Fuss oder per Velo leicht erreichbar. Auch die rund zwanzig ausserhalb von Stadtzentren gelegenen Einkaufszentren verfügen über einen guten Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Bei elf Fachmarktzentren stehen ausserdem Transporter bereit; wer keinen eigenen Wagen besitzt, kann diese Fahrzeuge nutzen, um Sperriges nach Hause zu transportieren. Schwere Haushaltsgeräte wie Waschmaschinen oder Kühlgeräte liefert die Migros gratis nach Hause. Dank dem Online-Supermarkt Le Shop lassen sich private Einkaufsfahrten sogar ganz vermeiden. Die im Internet bestellten Produkte werden von Post Logistics geliefert – abends, wenn die Post ihre Fahrzeuge nicht für eigene Zwecke benutzt.

Wie viele Kundinnen und Kunden nutzen Le Shop?

2014 waren es 692 000 Lieferungen, Tendenz steigend.

Haben Sie Lieferdienste per Velo oder Cargo-Bike?

Die Migros und andere Mitglieder der IG Detailhandel Schweiz unterstützen während vier Jahren den Aufbau des Vereins Velolieferdienste Schweiz (VLD). Die Migros arbeitet bereits an über 30 Standorten mit unterschiedlichen Velo-Lieferdiensten zusammen. Nebst finanzieller Unterstützung sorgt sie dafür, dass die praktische und umweltfreundliche Dienstleistung gut sichtbar in der Filiale angeschrieben ist und die Taschen in den Annahmestellen sicher aufbewahrt werden, bis der Kurrier sie im Laden abholt.

Ist Carsharing ein Thema?

Die Migros hat zusammen mit Mobility bereits zwei neue Fahrzeugkategorien

aufgebaut: die Budget- und Electro-Kategorien. Migros-Genossenschafterinnen und -genossenschaftler profitieren von vergünstigten Mobility-Abonnements, sodass bei Bedarf auch Carsharing für Einkäufe genutzt werden kann. Die Mobility-Autos sind oft auch bei grossen Supermärkten stationiert.

Auch für Geschäftsreisen arbeiten wir mit Mobility zusammen. Jährlich legen die Migros-Mitarbeitenden rund 120 000 Kilometer mit den Fahrzeugen zurück. Als Business-Partner von SBB wird aktiv die Nutzung der Bahn für Geschäftsfahrten propagiert.

Ihre Einkaufsverkehrs-Vision für die Zukunft?

Durch die Verdichtung des Filialnetzes mit kleineren Formaten, die näher beim Kunden sind, werden die Einkaufswege tendenziell kürzer. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen und wird sich auch in Zukunft fortsetzen. Wer einen Grosseinkauf oder Sperriges zu transportieren hat, kann dafür einen Wagen oder ein Elektromobil mieten. Für Geschäftsreisen sind Elektromobile der Plattform M-way und Vollhybrid-Fahrzeuge im Einsatz. Die Richtlinie zur Beschaffung von klimafreundlichen Geschäftswagen sieht vor, dass die Personenwagenflotte bis 2016 im Durchschnitt nur noch 130 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen soll. ■

